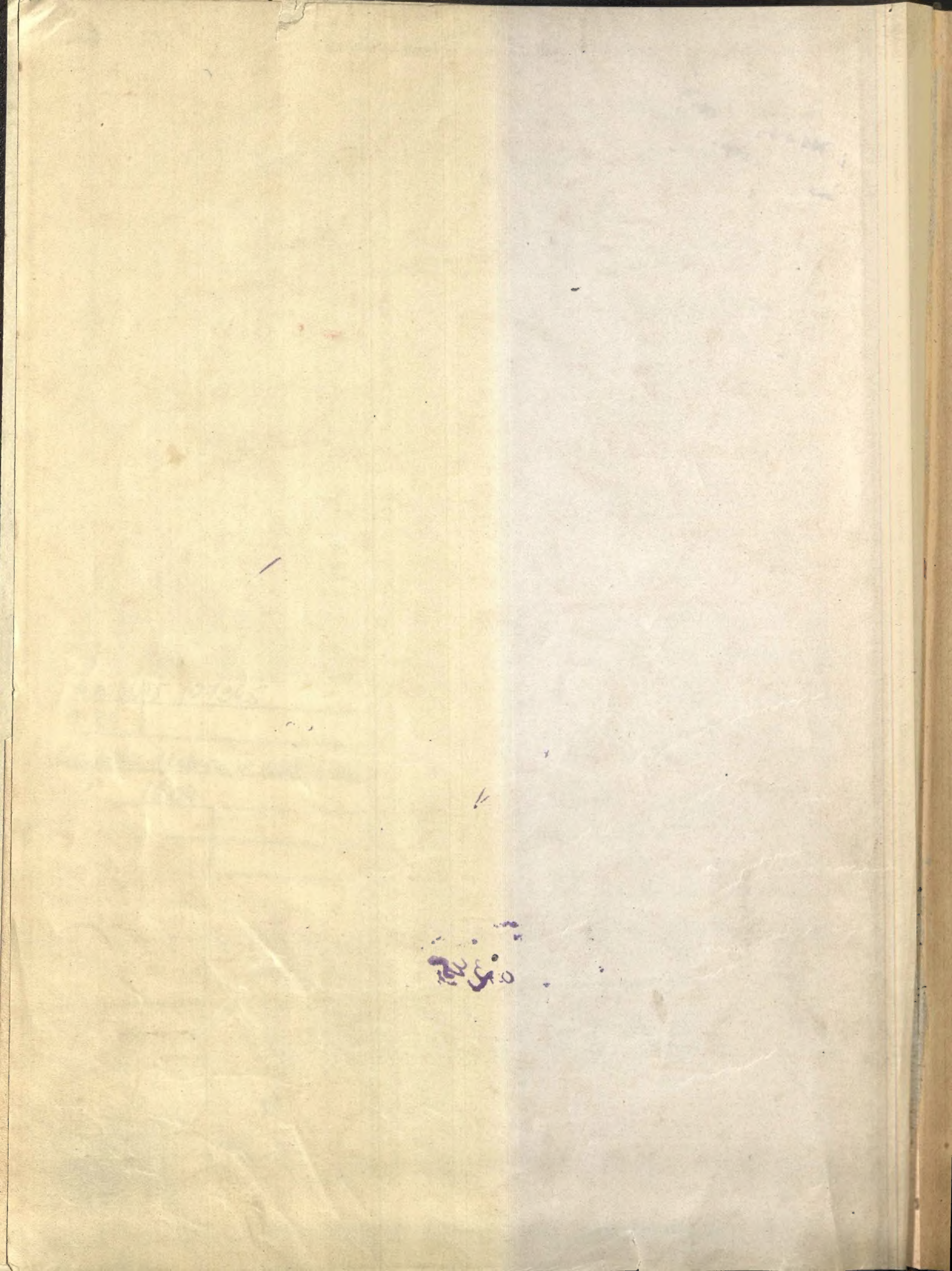
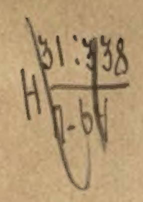
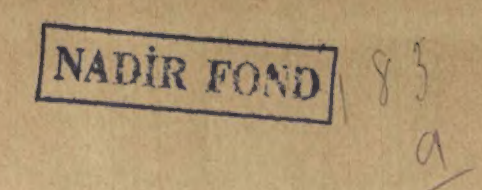
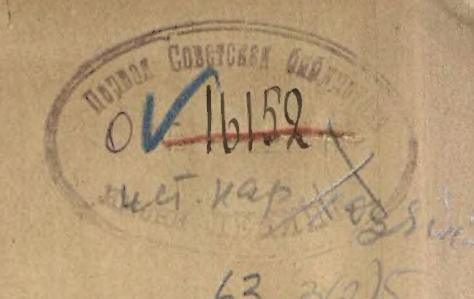
Потребление нефти
и
нефтяных продуктов
в России

Баку 1904



СОВѢТЪ СЪѢЗДА БАКИНСКИХЪ НЕФТЕПРОМЫШЛЕННИКОВЪ.

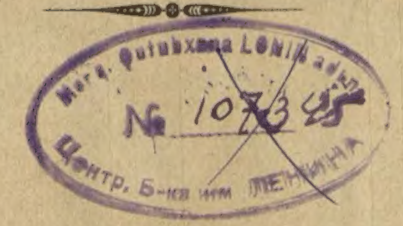
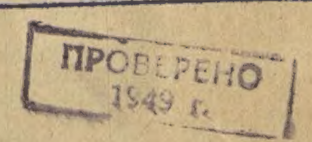
ПОТРЕБЛЕНІЕ

нефти и нефтяныхъ продуктовъ въ Россіи.

СТАТИСТИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ.

ЧАСТЬ I.

Перевозка нефтяныхъ грузовъ.

БАКУ.
Типографія А. К. Касабова, Арм. ул., соб. д.
1904.

Бакинская нефть

Печатается по распоряженію Предсѣдателя Совѣта съѣзда бакинскихъ нефтепромышленниковъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ ПЕРВОЙ ЧАСТИ.

Важнѣйшія изъ замѣченныхъ опечатокъ.

Въ текстѣ:

		напечатано	слѣдуетъ читать
Стр. 26	8-ая ст. снизу	1.499	1.949
„ 76	послѣ таблицы	перевозочнымъ	перевалочнымъ
„ 79	13-ая ст. сверху	330.370	300.370
„ 79	5-ая ст. снизу	287.872.235	300.370.786

Въ приложеніяхъ:

Стр. 240	3-ья ст. сверху	Въ томъ числѣ изъ Грознаго	Отправлено со всѣхъ станцій
„ 248	„	Въ томъ числѣ изъ Нижняго	Отправлено со всѣхъ станцій
„ 252	„	Въ томъ числѣ изъ Кинешмы	Отправлено со всѣхъ станцій
„ 262	„	Въ томъ числѣ изъ Варшавы	Отправлено со всѣхъ станцій

Бакинская нефть

ОГЛАВЛЕНІЕ ПЕРВОЙ ЧАСТИ.

Приложенія.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Статистика потребленія нефтяныхъ продуктовъ въ Россіи выпускомъ настоящаго обзора заканчиваетъ второй годъ своего существованія. Къ сожалѣнію, предисловіе приходится начать съ констатированія того факта, что и въ настоящій моментъ статистика наша не вышла еще изъ періода „становленія“, не стала еще на твердую почву, и нашъ обзоръ въ значительной своей части представляетъ сборникъ сырого и полуобработаннаго матеріала.

Благодаря опыту 1902 года и болѣе значительнымъ средствамъ, отпущеннымъ Совѣтомъ съѣзда на 1903 годъ, въ этомъ послѣднемъ намъ удалось собрать гораздо больше матеріала и подвергнуть его болѣе тщательной детальной обработкѣ, чѣмъ было сдѣлано въ 1902 г. Но обязательство выпустить обзоръ къ осени 1904 года вынудило оставить часть собраннаго матеріала совсѣмъ безъ обработки *), а часть помѣстить въ обзорѣ въ полуобработанномъ видѣ.

Матеріалъ, съ которымъ пришлось имѣть дѣло, различаясь въ своихъ частяхъ по степени достовѣрности и полноты, можно раздѣлить на три категоріи по источникамъ, изъ которыхъ онъ почерпался: 1) данныя оффиціальной статистики и вообще печатные матеріалы по статистикѣ; 2) показанія торгующихъ и транспортирующихъ фирмъ и показанія „свѣдущихъ“ людей и 3) свѣдѣнія земскихъ добровольныхъ корреспондентовъ (послѣднія исключительно о потребленіи керосина сельскимъ населеніемъ).

Что касается оффиціальныхъ данныхъ, то нѣкоторыя изъ нихъ, каковы отчеты желѣзныхъ дорогъ о потребленіи топлива

*) Главнымъ образомъ, о потребленіи керосина сельскимъ населеніемъ.

и количествѣ перевезенныхъ грузовъ, можно считать вполнѣ достовѣрными, другія-же, каковы свѣдѣнія о рѣчной перевозкѣ грузовъ, нуждаются въ большой провѣркѣ. Въ предлагаемомъ обзорѣ почти ни одна глава 1-й части не обходится безъ скрытыхъ жалобъ на чрезвычайныя затрудненія, которыя приходилось встрѣчать при вопросѣ о перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ. Неудовлетворительность постановки оффиціальной статистики рѣчныхъ грузовъ была предметомъ доклада одного изъ нашихъ сотрудниковъ (В. И. Фролова) собранію членовъ биржевого комитета и общества судоходства въ Саратовѣ, этотъ-же докладъ*) съ нѣкоторыми измѣненіями и дополненіями былъ прочитанъ нижеподписавшимся на съѣздѣ судоходныхъ дѣятелей въ Н.-Новгородѣ, въ декабрѣ прошлаго года.

Къ первой категоріи источниковъ свѣдѣній мы относимъ также, кромѣ оффиціальныхъ изданій, разнаго рода докладныя записки, ходатайства лицъ и учрежденій предъ правительствомъ, отчеты биржевыхъ комитетовъ и т. п. до газетныхъ и журнальныхъ статей по вопросамъ, въ большей или меньшей степени соприкасающимся съ вопросами потребленія, перевозки и храненія нефтяныхъ товаровъ. Если результаты оцѣнивать безъ отношенія къ количеству затраченнаго труда, то эти источники принесли намъ значительную пользу, но эту пользу по крупинкамъ приходилось вылавливать изъ цѣлаго моря неотносящихся къ нашему дѣлу цифръ и разсужденій. Что касается второй категоріи источниковъ свѣдѣній, именно—показаній торгующихъ и транспортирующихъ фирмъ и свѣдущихъ людей, то эти источники, какъ и при первомъ изслѣдованіи, были самымъ слабымъ мѣстомъ нашего предпріятія. И въ 1903 году мы наряду съ активнымъ содѣйствіемъ нашей статистикѣ встрѣтили безучастное, недовѣрчивое, а иногда и враждебное отношеніе. Трудно и рискованно вдаваться въ объясненіе этого прискорбнаго явленія, но нельзя не отмѣтить, что во многихъ случаяхъ неблагопріятное отношеніе объясняется тѣмъ, что наше изслѣдованіе разсматривалось, какъ покушеніе проникнуть въ такъ называемую „коммерческую тайну“.

Наблюдая отношеніе разныхъ лицъ къ нашей статистикѣ въ теченіе двухъ лѣтъ, срокъ, конечно, очень короткій, мы мо-

*) См. Нефт. Дѣло 1904 г. № 1.

жемъ отмѣтить однако, что во второмъ году почва оказалась нѣсколько болѣе благопріятной, чѣмъ въ первый. Остается пожелать, чтобы будущія изслѣдованія встрѣчали все больше и больше сочувствія и содѣйствія. Несомнѣнно, рано-ли-поздно-ли, а сама жизнь убѣдитъ всѣхъ, что опубликованіе положенія дѣлъ не только никому не вредитъ, но наоборотъ, всѣмъ приноситъ пользу. Необходимо еще отмѣтить, что чѣмъ болѣе свѣдующими становятся лица, собирающія свѣдѣнія, тѣмъ труднѣе ввести ихъ въ заблужденіе сообщеніемъ какого-нибудь совершенно неправдоподобнаго свѣдѣнія, даннаго иногда съ единственной цѣлью отдѣлаться отъ любознательнаго собесѣдника.

Мы сказали, что встрѣтили со стороны нѣкоторыхъ фирмъ (торгующихъ нефтяными продуктами) и активное содѣйствіе нашей статистикѣ; къ сожалѣнію, при безучастномъ отношеніи другихъ фирмъ, помощь первыхъ, сочувствующихъ, не могла принести по нѣкоторымъ вопросамъ намъ пользы, такъ какъ нерѣдко пробѣлъ въ однихъ цифровыхъ данныхъ заставлялъ отбрасывать и другія добытыя: если, напр., по вопросу о запасахъ нефтяныхъ продуктовъ одни оказывали содѣйствіе, а другіе „равнодушіе",—то объ этихъ запасахъ совсѣмъ приходилось умалчивать; то-же относится и къ вопросу о потребленіи топлива флотомъ и ко многому другому. Вотъ почему статистическое бюро вынуждено было оставлять неразработаннымъ много матеріала по различнымъ вопросамъ,—матеріала, не позволяющаго сдѣлать, по своей отрывочности, какихъ-нибудь выводовъ.

Собираніе свѣдѣній велось путемъ опросовъ соотвѣтствующихъ лицъ и учрежденій на мѣстахъ. Въ этихъ цѣляхъ въ наиболѣе интересныхъ въ смыслѣ нефтяной торговли мѣстахъ были приглашены сотрудники изъ лицъ, знакомыхъ съ мѣстными дѣлами. Кромѣ того, такъ какъ работа завѣдывающаго во всей совокупности была слишкомъ сложна*) и захватывала огромное географическое пространство,—то въ помощь ему были приглашены статистики, которые, такъ-же какъ и завѣдывающій, были все время въ разъѣздахъ**). Изъ нихъ—статистикъ А. А. Мейеръ былъ занятъ изслѣдованіемъ потребленія

*) Изслѣдованіе продолжалось около семи мѣсяцевъ.

**) Четыре съ половиною мѣсяца.

главнымъ образомъ жидкаго топлива, статистикъ-же Е. Н. Колышкевичъ изслѣдованіемъ потребленія керосина. Относительно этого послѣдняго мы прежде всего постарались извлечь все сколько-нибудь относящееся къ нашему вопросу изъ бюджетныхъ изслѣдованій, производившихся по широкимъ программамъ нѣкоторыми земствами. Рядомъ съ этимъ мы воспользовались организаціей текущей земской статистики и чрезъ добровольныхъ корреспондентовъ по выработанной нами программѣ произвели анкету о потребленіи керосина въ деревнѣ, конкурентахъ его, цѣнахъ и проч.*). Обращенія сдѣланы были 22 земскимъ управамъ; изъ нихъ откликнулись 12 губернскихъ управъ, приславшихъ до 10 тысячъ сообщеній своихъ корреспондентовъ. Кромѣ матеріаловъ по 12 губерніямъ—Владимирской, Вологодской, Казанской, Курской, Московской, Полтавской, Рязанской, Самарской, Тульской и Ярославской (матеріалы по Тверской и Вятской г.г., вслѣдствіе поздняго ихъ полученія, не могли быть разработаны)—оказалось возможнымъ использовать по губерніямъ Псковской, Воронежской, Херсонской, Калужской и Самарской бюджетныя данныя основного статистическаго изслѣдованія. Такъ, въ нашемъ распоряженіи получился матеріалъ по 14 земскимъ губ. въ количествѣ до 15 тысячъ опрошенныхъ корреспондентами и охваченныхъ бюджетнымъ изслѣдованіемъ крестьянскихъ семей.

Матеріалъ, какъ по потребленію жидкаго топлива, такъ и по потребленію керосина получался изъ всѣхъ перечисленныхъ источниковъ въ разное время и часто съ большимъ опозданіемъ противъ даже максимальнаго срока, условленнаго для представленій свѣдѣній; къ обработкѣ-же можно было приступить лишь въ случаѣ полученія всѣхъ данныхъ по тому или иному отдѣлу труда. Вслѣдствіе этого обработка началась только съ февраля мѣсяца текущаго года.

Кромѣ нижеподписавшагося, которому принадлежитъ общая редакція, въ составленіи какъ текста, такъ и таблицъ настоящаго обзора принимали участіе въ качествѣ статистиковъ *В. И. Фроловъ*, *А. А. Мейеръ*, *В. И. Митровъ*, *А. Е. Лосицкій* (о топливѣ жел. дор.), *А. М. Стопани* и *Е. Н. Колышкевичъ* (послѣднимъ двумъ принадлежитъ работа о потребленіи керосина**).

*) Программа эта приведена въ главѣ о потребленіи керосина (2-я ч., V-я гл.)

**) Текстъ главы о керосинѣ написанъ А. М. Стопани.

Въ заключеніе статистическое бюро отъ имени Совѣта съѣзда считаетъ долгомъ выразить глубокую благодарность всѣмъ тѣмъ земскимъ управамъ, которыя оказали горячее содѣйствіе по изслѣдованію потребленія керосина, управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, правленіямъ Казанскаго и Московскаго округовъ путей сообщенія, охотно помогавшимъ нашему бюро, чинамъ судоходнаго надзора, фирмамъ „Т-во Бр. Нобель", „Восточное Общество" и другимъ, не отказавшимъ намъ въ содѣйствіи, а также всѣмъ тѣмъ лицамъ и учрежденіямъ, которыя въ той или иной формѣ помогали намъ собирать необходимыя свѣдѣнія.

Завѣдывающій статистикой потребленія

Ник. Флеровъ.



ВВЕДЕНІЕ.

Нефтяные продукты дѣлятся на три группы: нефтяные остатки, освѣтительныя масла и смазочныя масла. Нефтяные остатки и смазочныя масла потребляются исключительно съ производственными цѣлями и представляютъ собою, такимъ образомъ, категорію средствъ производства, тогда какъ освѣтительныя масла въ большей своей части служатъ для непосредственнаго удовлетворенія потребностей людей. Глубокое общественное значеніе изученія условій сбыта и потребленія этихъ продуктовъ не должно подлежать сомнѣнію, и можно только пожалѣть, что обстоятельства, указанныя выше въ предисловіи, а также другія, не указанныя, дали намъ возможность лишь въ самыхъ общихъ чертахъ набросать мѣстами неполную и блѣдную картину этихъ условій. Во всемъ своемъ трудѣ мы, съ одной стороны, пытались выяснить, какъ и куда преимущественно направляются нефтяные продукты, во что обходится перевозка ихъ, какія существуютъ препятствія къ большему распространенію этихъ продуктовъ; съ другой стороны, мы, по скольку позволяли намъ источники, пытались представить, кто и въ какомъ количествѣ потребляетъ нефтяные продукты, какіе конкуренты существуютъ у нихъ. Сообразно съ этимъ, нашъ трудъ распадается на двѣ части: первая говоритъ о перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ, вторая—собственно о потребленіи нефти и керосина; о потребленіи смазочныхъ маслъ мы, за недостаткомъ силъ и средствъ, ничего не могли сказать въ своемъ трудѣ. Въ первой части читатель встрѣтитъ немало мѣстъ, гдѣ говорится, какъ тяжелы условія для распространенія нефтяныхъ продуктовъ, какъ еще несовершенны наши пути сообщенія, какъ водные, такъ и желѣзнодорожные; достаточно указать, что при одной перевозкѣ отъ 12-ти футоваго рейда до Астрахани переплачивается болѣе милліона рублей, достаточно указать, что мы до сихъ поръ даже не обезпечены зимними стоянками для су-

довъ,—чтобы прійти къ заключенію, что еще много требуется затратить силъ и средствъ для лучшихъ условій водной перевозки, слѣдовательно и для большаго удешевленія нефтяныхъ продуктовъ. То же можно сказать и относительно желѣзнодорожной перевозки: существующій порядокъ пользованія цистернами помимо того, что очень замедляетъ отправку грузовъ и возвратъ порожнихъ цистернъ, открываетъ еще возможность ненормально высокихъ арендныхъ цѣнъ, даетъ поводъ для неудовольствій и нареканій на правленія желѣзныхъ дорогъ; грузоотправителями и правленіями желѣзныхъ дорогъ неоднократно обсуждался этотъ важный вопросъ и вырабатывались различныя мѣры къ устраненію неудобствъ, но всѣ эти мѣры не давали ожидавшагося отъ нихъ результата. Не достигли мы большихъ успѣховъ и въ самомъ потребленіи нефти и ея продуктовъ. Высокія цѣны на жидкое топливо, неустойчивость этихъ цѣнъ, неустойчивость доходящая до громадныхъ колебаній, въ связи съ дороговизной доставки, кладутъ границы для распространенія этого вида топлива, заставляютъ производителей истреблять лѣса, подрывать національное богатство; тѣ же высокія цѣны на керосинъ заставляютъ крестьянъ сидѣть въ полутьмѣ, употреблять коптилки, замѣнять керосинъ лучиной.

Въ частности *данныя о желѣзныхъ дорогахъ* приводятъ насъ къ слѣдующимъ выводамъ: Нефтяное отопленіе пережило здѣсь два періода: быстраго распространенія нефти и успѣшной конкуренціи ея не только съ дровами, но и съ каменнымъ углемъ, и періодъ реакціи, замедленія темпа развитія потребленія нефти. Остановимся на характеристикѣ второго періода, какъ болѣе близкаго къ намъ и выдвинувшаго наиболѣе жгучіе вопросы для нефтепромышленности. Слѣдующая таблица представляетъ данныя, иллюстрирующія потребленіе нефти желѣзными дорогами за время второго періода:

Пробѣгъ паровозовъ равнялся
(милліоны паровозоверстъ).

	1896 г.	1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.
На углѣ . .	101,3	112,7	127,7	151,9	166,0	176,1	191
На нефти .	91,4	99,9	106,7	112,4	136,7	143,7	150
На дровахъ .	73,3	68,0	67,9	60,0	61,1	56,0	54
Всего .	266,0	280,6	302,3	324,3	363,8	375,8	395

Принимая данныя 1896 г. за 100, получимъ:

	1896 г.	1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.
На углѣ . . .	100	101	126	150	164	174	189
На нефти .	100	109	107	123	150	157	164
На дровахъ .	100	93	93	82	83	76	74
Всего .	100	105	114	122	137	141	149

Мы видимъ, что *развитіе пробѣга на нефти отстаетъ отъ развитія пробѣга на углѣ*, хотя, начиная съ 1899 года, онъ идетъ быстрѣе общаго пробѣга.

Такой ходъ объясняется безусловной дешевизной нефтяного отопленія въ первый періодъ и сравнительной дороговизной—во второй.

Лучшими распространителями нефти являлись Каспійское море и Волга. Не говоря о Закавказской дорогѣ, непосредственно примыкающей къ нефтянымъ промысламъ, распространеніе нефти на другія дороги идетъ въ непосредственной связи съ разстояніемъ питающихъ ихъ нефтяныхъ пристаней отъ Баку и въ связи съ вздорожаніемъ издержекъ перевозки.

Помимо дешевизны водной доставки нефти въ нефтяномъ районѣ, надо отмѣтить еще и слѣдующее: дороги, входящія въ этотъ районъ—особенно же ранѣе другихъ перешедшія къ нефти, цѣликомъ проходятъ по черноземной, малолѣсной части нашей страны, по юго-восточной части Россіи, съ дорогимъ древеснымъ топливомъ.

Это послѣднее обстоятельство облегчало борьбу съ древеснымъ топливомъ, благодаря чему нефть и находила границу своему распространенію лишь въ областяхъ съ дешевымъ топливомъ.

Все вышесказанное какъ нельзя лучше подтверждается сохранившимся еще до сихъ поръ господствомъ древеснаго отопленія на рыбинскомъ и псковскомъ участкахъ Московско-виндаво-рыбинской дороги, на Волго-архангельской линіи и сѣверо-восточной части Самаро-златоустовской дороги. Не находится въ противорѣчіи съ предыдущимъ фактъ частичнаго

перехода къ нефти Николаевской дороги; это происходило какъ разъ въ годы исключительной дороговизны дровъ въ Петербургѣ и Москвѣ. Все сказанное позволяетъ думать, что въ районѣ, отвоеванномъ нефтью у дровъ, и въ будущемъ нельзя ждать сколько нибудь серьезной конкуренціи этихъ послѣднихъ.

Въ другомъ отношеніи стоитъ нефтяное топливо къ каменному углю. Сначала нефть захватила на югѣ, и то только отчасти, районъ, гдѣ господствуетъ въ настоящее время уголь, а затѣмъ опять отступила, предоставивъ этотъ районъ противнику (1895 и 1896 г. г., а также 1897 и 1899 г. г.).

Теперь границы распространенія нефти и угля устанавливаются практически, въ зависимости отъ соотношенія цѣнъ, довольно часто мѣняясь.

Для 1902 года границу потребленія (но не преобладанія) нефти можно установить приблизительно такъ: начиная отъ Хрѣновой она проходитъ южнѣе Воронежа, западнѣе Курска, Орла и Тулы (черезъ Масловку, Коренево, Брянскъ и Протопопово) и доходитъ до Смоленска.

Къ юго-западу отъ этой границы нужно отмѣтить только потребленіе нефти участками: Кіевъ-Конотопъ и Чертково-Звѣрево.

Къ завоеванію угля надо отнести и уменьшеніе потребленія нефти на Сызрано-вяземской дорогѣ, проходящей черезъ Подмосковный каменноугольный бассейнъ. Совершенно не уступаетъ свои позиціи и уральскій уголь на Пермской дорогѣ.

Такимъ образомъ, относительно будущности нефтяного отопленія желѣз. дор. можно сказать слѣдующее: въ сѣверной Россіи оно едва ли можетъ разсчитывать на сильное расширеніе, такъ какъ, благодаря дороговизнѣ доставки туда нефти, дрова для сѣвера являются болѣе выгоднымъ топливомъ, а на Пермской и Сибирской дорогахъ къ конкуренціи дровъ еще присоединяется и конкуренція мѣстнаго угля. Безъ измѣненія соотношенія цѣнъ нефть не можетъ разсчитывать и на вытѣсненіе донецкаго угля на югѣ. Съ завершеніемъ постройки Рязанско-уральской, Юго-восточной и Владикавказской дорогъ сѣть юго-восточной Россіи приходится считать почти законченной, и изъ новыхъ дорогъ въ распоряженіе нефти можетъ поступить только Оренбургско-ташкентская. Такимъ образомъ, развитіе потребленія нефти тѣсно связано лишь съ развитіемъ желѣзно-

дорожнаго движенія на отвоеванныхъ ею дорогахъ и едва ли распространеніе нефти сможетъ, по крайней мѣрѣ—въ близкомъ будущемъ, обнаружить свою прежнюю громадную быстроту.

Таковы размѣры и границы потребленія жидкаго топлива желѣзными дорогами.

Что касается флота, то здѣсь жидкое топливо тоже не захватило обширной области. Флотъ Чернаго и Балтійскаго морей отапливается углемъ и притомъ въ большомъ количествѣ иностраннымъ. Изъ рѣчныхъ бассейновъ флотъ отапливается нефтью почти на одной только Волгѣ; правда, здѣсь жидкое топливо почти единственное среди другихъ видовъ. Относительно рѣчного флота наше изслѣдованіе показало слѣдующее:

Количество потребляемыхъ флотомъ дровъ за 16 лѣтъ уменьшилось съ 276.911 куб. саж. до 143.466, на 48%; въ 1884 г. дрова составляли 50% всего потребляемаго топлива, а въ 1900 только 11,1%; количество потребляемаго каменнаго угля возрасло съ 9.772.829 до 25.817.204 п., т. е. на 163%; относительная-же величина измѣнилась мало: въ 1884 г. уголь составлялъ 16%, а въ 1900—18,2% всего количества топлива; количество нефтяныхъ остатковъ возрасло и абсолютно и относительно; абсолютное увеличеніе выражается 50.663.737 пуд. (63.848.221—13.183.484); въ 1884 г. нефтяное топливо составляло 34%, а въ 1900 г.—70,7%. Стало быть, потребленіе нефтяного топлива растетъ исключительно за счетъ сокращенія дровяного, причемъ съ 1895 г. въ этомъ отношеніи *наблюдается замедленіе*, причину чего если не цѣликомъ, то все-же, главнымъ образомъ, составляетъ вздорожаніе этого топлива.

Изъ 63.847.221 пуд. нефтяныхъ остатковъ, потребляемыхъ рѣчнымъ флотомъ въ 1900 г., на флотъ Волжскаго бассейна приходится 63.192.800 пуд.

Переходимъ *къ промышленнымъ заведеніямъ*. Если свѣдѣнія о потребленіи топлива флотомъ не полны, такъ какъ оффиціальныя данныя касаются лишь рѣчного флота и подлежатъ провѣркѣ, вслѣдствіе ненадежности способа собиранія ихъ,—то все же въ этомъ случаѣ мы имѣемъ дѣло съ данными, собранными не за одинъ годъ, а за нѣсколько періодовъ, начиная съ 1884 года; это обстоятельство давало возможность отнестись критически къ цифрамъ о потребленіи рѣчного флота и сдѣлать хотя нѣкоторые выводы по данному вопросу.

Совсѣмъ не то мы видимъ, когда обращаемся къ промышленнымъ заведеніямъ: о топливѣ здѣсь свѣдѣнія имѣются только по производствамъ, не обложеннымъ акцизомъ, за 1900 г., свѣдѣнія горнаго ученаго комитета—о топливѣ въ горной промышленности съ отнесеніемъ сюда заводовъ желѣзодѣлательныхъ, машиностроительныхъ и т. п.; отчеты департамента неокладныхъ сборовъ съ отрывочными свѣдѣніями о потребленіи топлива на пивоваренныхъ и спиртоочистительныхъ заводахъ; правда, горный комитетъ и департаментъ неокладныхъ сборовъ начали издавать ежегодно свои свѣдѣнія, но все же это обстоятельство не даетъ намъ возможности правильно судить о ростѣ нефтяного топлива въ промышленныхъ заведеніяхъ, о борьбѣ этого топлива съ другими видами его; къ тому же надо прибавить, что названные источники не обнимаютъ собою всю промышленность Россіи. Тѣмъ не менѣе, мы полагаемъ, что всѣ сведенныя нами оффиціальныя данныя для 1900 г. въ извѣстной мѣрѣ отражаютъ дѣйствительность, что мы и показываемъ въ соотвѣтствующей главѣ нашего труда (II ч., III гл.). Въ этой главѣ мы говоримъ, что въ Европейской Россіи всѣми промышленными заведеніями, относительно которыхъ есть въ нашемъ распоряженіи свѣдѣнія, потреблено топлива всѣхъ родовъ, по переводѣ ихъ на дрова—10.618.500 куб. саж.; по отдѣльнымъ родамъ потребленіе выражается слѣдующими цифрами:

Каменный уголь	395.119,9	тыс. пуд.	(3.592,5 т. к. с.)	33,8%
Древесный „	100.177,5	„	(1.001,8 „)	9,4
Коксъ	142.937,7	„	(1.662,1 „)	15,7
Нефтяное топливо	97.881,3	„	(1.398,3 „)	13,2 *)
Дрова	2.456.570	куб. саж.	(2.456,6 „)	23,1
Торфъ	609.096	„	(508,6 „)	4,8
				100%

Такимъ образомъ, на минеральное топливо (каменный уголь, коксъ и нефтяное) приходится 62,7%, растительное (дрова и древесный уголь)—32,5%, остальное торфъ.

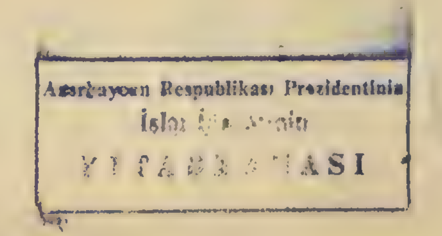
*) Мы не вводимъ въ свои разсчеты потребленія топлива (исключительно нефтяного) въ нефтяной промышленности, гдѣ въ 1900 году потреблено 101,2 мил. пуд. Если-же это количество ввести въ разсчетъ, то относительное значеніе разныхъ родовъ топлива приметъ такой видъ: камен. уголь—29,8%, древесный—8,3%, коксъ—13,8%, *нефть*—23,5%, дрова—20,4%, торфъ—4,2%.

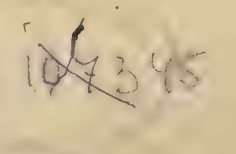
Нефтяное топливо является господствующимъ во всѣхъ губерніяхъ Кавказа, кромѣ Черноморской и Эриванской, въ Приволжскихъ губерніяхъ—Астраханской, Саратовской, Самарской, Казанской и Нижегородской и въ четырехъ центральныхъ—Московской, Владимирской, Рязанской и Тамбовской. Общее потребленіе всѣхъ родовъ топлива здѣсь выражается—1.991,9 тыс. куб. саж.—18,8% всего потребленія Россіи.

Первое мѣсто по количеству потребленнаго жидкаго топлива принадлежитъ Московской губ., гдѣ въ 1900 г. было потреблено 30,4 мил. пуд. и что составляетъ 49,5% ко всему количеству потребленнаго здѣсь топлива. Второе мѣсто занимаетъ Владимирская губ., потребившая 13.194 тыс. пуд. Далѣе, Петербургская губ.—8.299 тыс. пуд., Нижегородская—8.278 т. п., Саратовская—7.231 тыс. пуд. Группу губерній съ потребленіемъ нефтяного топлива отъ 1 до 5-ти мил. пуд. составляютъ: Астраханская, Бакинская, Вятская, Казанская, Костромская, Орловская, Пермская, Рязанская, Самарская, Тамбовская и Ярославская губерніи.

Повторяемъ, всѣ эти свѣдѣнія относятся лишь къ 1900 г. Что касается послѣдующихъ лѣтъ, то за неимѣніемъ собранныхъ свѣдѣній, мы попытаемся опредѣлить количество путемъ различныхъ вычисленій; эти вычисленія, конечно, дадутъ намъ лишь приблизительныя данныя, но все же, какъ мы покажемъ, и на нихъ можно опираться, говоря о судьбахъ нефтяного топлива. Къ этимъ вычисленіямъ мы сейчасъ и приступимъ, но впередъ представимъ картину расхода всѣхъ родовъ топлива для 1900 года тремя крупнѣйшими категоріями потребителей: желѣзными дорогами, промышленными заведеніями и флотомъ*).

*) Мы подразумѣваемъ здѣсь рѣчной флотъ, т. к. говорить объ относительномъ значеніи того или иного вида топлива на морскомъ флотѣ мы не можемъ.





Потребленіе это выразится слѣдующей таблицей:

1900 г.	Кам. уголь		Древ. уголь		Коксъ		Нефт. топл.		Дрова		Торфъ	
	Тысячъ пуд.	% ко всему топл.	Тысячъ пуд.	% ко всему топл.	Тысячъ пуд.	% ко всему топл.	Тысячъ пуд.	% ко всему топл.	Тыс. куб. саж.	% ко всему топл.	Тыс. куб. саж.	% ко всему топл.
Жел. дороги	197.651	43,7	750	0,3	1.134	0,3	98.626 *)	31,8	776	20,9	46	—
Промышлен. заведенія	395.119,9	33,8	100.177,5	9,4	142.937,7	15,7	97.881,3	13,2	2.456,6	23,1	609,1	4,8
Флотъ . .	25.817,2	18,2	—	—	—	—	63.847,2	70,7	143,1	11,1		—
Всего .	618.588,1	35,0	100.927,5	6,3	141.071,7	10,5	260.354,5	23,2	3.376	21,0	655,1	4,0

По переводѣ всѣхъ родовъ топлива на дрова, потребленіе желѣзныхъ дорогъ, рѣчного флота и промышленныхъ заведеній въ 1900 г. выражается 15.956,5 тыс. куб. саж.; изъ этого количества приходится:

на желѣзныя дороги . . .	4.047	т. к. саж.	25,3%
„ рѣчной флотъ	1.291	„	8,1
„ промышленныя заведенія	10.618,5	„	66,6
Всего	15.956,5	„	100%

Такимъ образомъ, изъ всего количества топлива, потребленнаго въ 1900 г. въ Европейской Россіи съ промышленными цѣлями, на долю желѣзныхъ дорогъ приходится четвертая часть, рѣчного флота менѣе $1/10$ и на промышленныя заведенія $2/3$. На самомъ дѣлѣ доля промышленныхъ заведеній еще больше, такъ какъ мы располагали данными далеко не о всѣхъ промышленныхъ заведеніяхъ, тогда какъ по желѣзнымъ дорогамъ и рѣчному флоту учтено все количество топлива, дѣйствительно потребленное въ 1900 году.

Первое мѣсто въ ряду различныхъ видовъ топлива принадлежитъ каменному углю, который составляетъ 35% (618.588,1 тыс. пуд.), далѣе слѣдуютъ:

нефтяное. . . . 23,2% (260.354,5 тыс. пуд.)

*) Исключена Средне-Азіатская дорога, такъ какъ свѣдѣній о топливѣ промышленными заведеніями въ Средней Азіи мы не имѣемъ.



Діаграмма №1.

Потребленіе различныхъ видовъ топлива въ 1900 г.

Каменный уголь.

4,2%

31,6%

64.2%

Дрова.

4.2%

24.6%

71,2%

Нефть.

24,5%

37,6%

37,9%

Коксъ.

0,8%

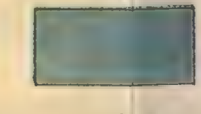
99,2

Древесн. уголь.

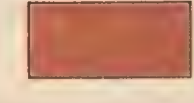
0,8

99,2

Торфъ.



Промышл. Заведенія.



Желѣз. дороги.



Пароходы.

дрова	$21{,}0\%$	(3.376 тыс. куб. саж.)
коксъ	$10{,}5\%$	(144.071,7 тыс. пуд.)
древесный уголь.	$6{,}3\%$	(100.927,5 тыс. пуд.)
торфъ	$4{,}0$	(655,1 тыс. куб. саж.)

$64{,}2\%$ всего количества каменнаго угля и $71{,}2\%$ количества дровъ потреблено въ промышленныхъ заведеніяхъ, на долю желѣзныхъ дорогъ приходится $31{,}6\%$ каменнаго угля и $24{,}6\%$ дровъ, на пароходы—по $4{,}2\%$ того и другого топлива. Нефтяное топливо распредѣлилось между тремя главными потребителями болѣе равномѣрно; $37{,}6\%$ на промышленныя заведенія, $37{,}9\%$ желѣзныя дороги и $24{,}5\%$ пароходы. Коксъ, древесный уголь и торфъ потреблялись почти исключительно въ промышленныхъ заведеніяхъ. Діаграмма № 1 представляетъ распредѣленіе топлива между тремя потребителями и взаимное отношеніе потребленныхъ количествъ каждаго вида топлива.

Въ отопленіи пароходовъ конкурируютъ между собою только три вида топлива: нефтяное ($70{,}7\%$), каменный уголь ($18{,}2\%$) и дрова ($11{,}1\%$), въ отопленіи на желѣзныхъ дорогахъ кромѣ этихъ трехъ видовъ фигурируютъ еще древесный уголь и коксъ, но роль ихъ ничтожна—$0{,}3\%$ приходится на долю каждаго, первое мѣсто принадлежитъ каменному углю—$43{,}7\%$, на нефтяное приходится $34{,}8$ и на дрова—$20{,}9\%$. Въ промышленныхъ заведеніяхъ потребляются всѣ 6 видовъ топлива, по значенію своему располагающіеся въ такомъ порядкѣ:

каменный уголь	$33{,}8\%$
дрова	$23{,}1$
коксъ	$15{,}7$
нефтяное топливо	$13{,}2$
древесный уголь	$9{,}4$
торфъ	$4{,}8\%$

Діаграмма № 2 представляетъ относительное значеніе каждаго рода топлива для каждаго изъ трехъ потребителей.

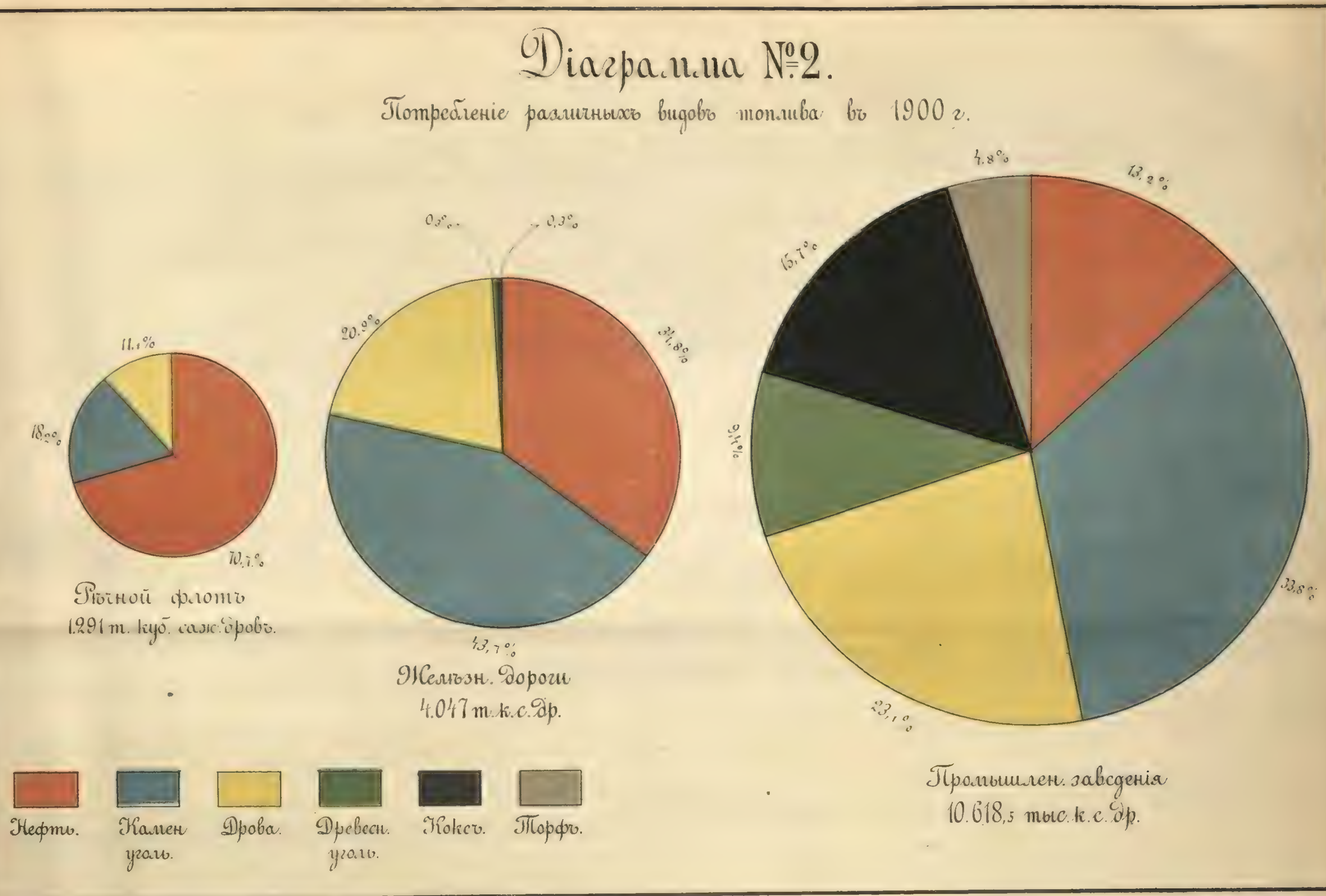
Относительно послѣдующихъ лѣтъ (послѣ 1900-го) мы имѣемъ оффиціальныя данныя о потребленіи топлива желѣзными дорогами, данныя, относящіяся даже къ 1904 году (смѣтныя предположенія дорогъ). Для опредѣленія количества топлива, потребленнаго рѣчнымъ флотомъ въ годы 1901—1904 г. въ настоящемъ трудѣ сдѣланы соотвѣтствующія вычисленія, осно-

ванныя на ростѣ числа паровыхъ судовъ и на другихъ соображеніяхъ, какъ то: на среднемъ потребленіи топлива пароходомъ и проч. Что касается морского флота,—то здѣсь мы должны быть наиболѣе осторожными въ вычисленіяхъ; въ своемъ мѣстѣ мы этотъ расходъ опредѣлили для 1900 г.—въ 17 мил. п., для 1902 г.—въ 20 мил. (II ч., II гл.) Судя по тому, что въ 1903 г. наливного груза было перевезено паровымъ флотомъ на 17 мил. менѣе чѣмъ въ 1902 году и израсходовано топлива для такой перевозки на 1.239 тыс. пуд. менѣе и что перевозка 1904 г. наливныхъ грузовъ ни въ какомъ случаѣ не превыситъ 1902 года (какъ о томъ свидѣтельствуетъ вывозъ до сентября н. г.), судя по всему этому, повторяемъ, мы для 1903 и 1904 г. г. сдѣлаемъ небольшой начетъ въ количествѣ топлива лишь для однихъ сухихъ грузовъ. Во всякомъ случаѣ, нижепоказанныя цифры будутъ максимальныя*).

Такимъ образомъ, расходъ топлива двумя категоріями потребителей—желѣзными дорогами и флотомъ—будетъ выражатся слѣдующими приблизительными цифрами:

Годы:	Потреблено (тысячъ пудовъ:)			
	Желѣзн. дорогами	Рѣчнымъ флотомъ (приблиз.)	Морскимъ флотомъ (приблиз.)	Всего (приблиз.)
1901	107.606	69.594	18.500	195.700
1902	112.123	73.054	20.000	205.177
1903	118.755	76.154	20.000	214.909
1904	123.427	79.254	21.000	223.681

*) См. часть II, гл. II-ую; тамъ мы указываемъ на то, что паровыхъ судовъ подъ сухимъ грузомъ на Каспійскомъ морѣ сравнительно небольшое количество.



Діаграмма №2.
Потребленіе различныхъ видовъ топлива въ 1900 г.
11,1 %
18,2 %
70,7 %
Рѣчной флотъ
1.291 т. куб. саж. дровъ.
0,3 %
0,3 %
20,9 %
34,8 %
43,7 %
Желѣзн. дороги
4.047 т. к. с. др.
4,8 %
13,2 %
15,7 %
9,4 %
33,8 %
23,1 %
Промышлен. заведенія
10.618,5 тыс. к. с. др.
Нефть.
Камен. уголь.
Дрова.
Древесн. уголь.
Коксъ.
Торфъ.
БАКУ, ЛИТ. Г. И. ДЕМУРОВА.



Имѣя эти свѣдѣнія—съ одной стороны, съ другой—имѣя данныя о томъ количествѣ нефти и нефтяныхъ остатковъ, которое идетъ съ мѣстъ добычи, мы можемъ судить, сколько пошло для нуждъ промышленности.

Но чтобы подойти возможно ближе къ дѣйствительному распредѣленію жидкаго топлива, мы пока ограничимъ свои вычисленія извѣстной географической областью, остановимся надъ тѣми данными, что даетъ намъ Волга, вѣрнѣе сказать—ея выходной пунктъ—Астрахань. Преимущество такого способа вычисленія заключаются какъ въ томъ, что данныя о рѣчномъ флотѣ достовѣрнѣе, чѣмъ о морскомъ, такъ и въ томъ, что все то количество, по вышеперечисленнымъ оффиціальнымъ источникамъ, которое идетъ на промышленныя заведенія, въ громадной своей части падаетъ на заведенія, получающія жидкое топливо съ Волги: изъ 97.881,1 тыс. пуд., на губерніи Бакинскую, Елизаветпольскую, Кутаисскую, Тифлисскую, Эриванскую и Кубанскую,—губерніи, куда жидкое топливо идетъ не съ Волги,—приходится всего лишь 4.249,7 тыс. пуд.; за преимущество принятаго нами метода стоитъ еще одно соображеніе: свои выводы мы до извѣстной степени можемъ проконтролировать желѣзнодорожнымъ вывозомъ, такъ какъ промышленныя заведенія собственно Россіи получаютъ жидкое топливо съ Волги преимущественно желѣзнодорожнымъ путемъ. Для нашихъ цѣлей прежде всего воспользуемся данными Астраханской таможни. Слѣдуетъ отмѣтить, что послѣдняя обыкновенно повторяетъ то же количество груза, какое регистрировалось на мѣстѣ отправленія, не дѣлая вычета на топливо, утечку и пр. потери въ пути; поэтому мы поступимъ правильно, если изъ цифръ привоза, даваемыхъ Астраханской таможней, исключимъ 6%*). Далѣе, чтобы показать то дѣйствительное количество, которое растекается по Волгѣ и чрезъ Волгу на потребности флота, желѣзныхъ дорогъ и промышленныхъ заведеній,—мы должны исключить изъ количества, поступившаго въ Астрахань, еще 4%; эти четыре процента, составляющіеся изъ 1% рѣчной утечки, 1% желѣзнодорожной утечки и 2% потери при перекачкахъ и при храненіи,—надо считать скорѣе минимальнымъ расчетомъ.

*) 6%, исключаемыя нами, складываются изъ слѣдующихъ частей: 4% —на топливо во время морского пути, 1%—морской утечки, 3/4%—потери на двѣнадцатифутовомъ рейдѣ и 1/4%—аваріи.

Произведя указанныя поправки, мы имѣемъ слѣдующую таблицу:

Годы:	Нефти и нефтяныхъ остатковъ тысячъ пудовъ		
	По даннымъ Астраханск. таможни	Принято въ Астрахани	Поступило потребителямъ
1895	168.334	158.234	151.905
1896	186.495	175.306	168.294
1897	227.683	214.023	205.542
1898	240.719	226.276	217.225
1899	232.068	218.144	209.419
1900	261.208	245.536	235.715
1901	299.722	281.739	270.470
1902	335.293	315.176	304.569
1903	281.763	264.738	254.119
1904	—	—	(308.294)

Среднiй ежегодный приростъ за этотъ перiодъ будетъ равенъ 16.831 тыс. пуд.*) Послѣднiй, 1904 годъ, мы опредѣлили, прибавивъ 16.831 тыс. пуд. къ теоретическому количеству, вычисленному для 1903 года—291.463 тыс. пуд.; дѣйствительный же привозъ въ Астрахань нефти и нефтяныхъ остатковъ въ настоящемъ 1904 году будетъ менѣе нами предположеннаго количества, потому что привозъ до сентября не превысилъ привоза даже 1903 года; и, конечно, нельзя ожидать, чтобы слѣдующiе три мѣсяца сравняли, а тѣмъ болѣе превысили привозъ настоящаго года по сравненiю съ привозомъ 1902—самаго богатаго по вывозу. Показанная нами величина для послѣдняго года не нарушаетъ правильности нашихъ выводовъ, такъ

*) Для опредѣленiя средняго ежегоднаго прироста мы поступаемъ слѣдующимъ образомъ: беремъ среднее ежегодное поступленiе за первыя пять лѣтъ и среднее ежегодное поступленiе за послѣднiе четыре года. Разность этихъ данныхъ, дѣленная на 4,5 (9:2) и будетъ показывать среднiй ежегодный приростъ за девятилѣтнiй перiодъ.

какъ каждый годъ имѣетъ свои запасы, которыя за извѣстный періодъ и выравниваютъ скачки, неправильности въ цифрахъ привоза.

Обратимся *къ росту потребленія нефти жельзными дорогами*, получающими это топливо съ Волги. Средній прростъ количества жидкаго топлива для этихъ дорогъ за періодъ 1895—1904 г. г. выразится цифрою 5,5 мил. пуд. Но принять эту величину прироста для опредѣленія количества жидкаго топлива, потребленнаго промышленными заведеніями послѣ 1900 г., было бы неправильно, такъ какъ ростъ потребленія топлива, поднимаясь съ 1895 года по 1899-ый на небольшое количество (въ среднемъ на 4,7 мил. пуд.), въ 1900 году совершилъ громадный скачекъ, съ 54,4 мил. пуд. на 70,8 мил. п.,—послѣ котораго прростъ сталъ выражаться еще меньшею цифрою,—2,3 м. Нижеслѣдующія данныя показываютъ намъ потребленіе топлива желѣзными дорогами, получающими его съ Волги:

Годы:	1900	1901	1902	1903	1904	Среднее ежегодное	Средній ежегодн. прирость
Тысячъ пудовъ:	70.808	71.257	73.743	76.864	79.385	74.411	2,3

При опредѣленіи потребленія топлива промышленными заведеніями мы и будемъ исходить изъ цифръ прироста за этотъ послѣдній періодъ.

Потребленіе жидкаго топлива рѣчнымъ флотомъ за тотъ же періодъ выражается слѣдующими цифрами:

Годы:	1900	1901	1902	1903	1904	Среднее ежегодное	Средній ежегодн. прирость
Тысячъ пудовъ:	67.294	69.594	73.054	76.154	79.254	73.070	3,1

Потребленіе въ 1904 году опредѣлено нами тоже по среднему приросту за послѣдніе четыре года; этотъ расчетъ совпадаетъ съ тѣмъ, когда мы беремъ наивысшій, за тотъ же періодъ, приростъ числа паровыхъ судовъ, плавающихъ по Волгѣ.

Съ помощью того же метода мы опредѣлимъ и среднiй ежегодный приростъ сырой нефти, идущей на нефтеперегонные заводы въ Россiи: онъ выразится въ 0,9 мил. пуд.

Итакъ, ежегодный среднiй приростъ потребленiя нефтяныхъ остатковъ и нефти желѣзными дорогами, рѣчнымъ флотомъ и нефтеперегонными заводами опредѣлится въ 6,3 мил. п. Ежегодный же среднiй приростъ поступленiя на Волгу этихъ товаровъ—16,8 мил. пуд. Слѣдовательно, ежегодный приростъ потребленiя промышленныхъ заведенiй опредѣлится въ 10,5 мил. пуд. Домашнее потребленiе нефти, какъ занимающее ничтожное мѣсто въ такой огромной цифрѣ, какъ 300 мил. п., мы условно игнорируемъ, и будемъ говорить только о потребленiи для промышленныхъ нуждъ.

Исходя изъ указаннаго прироста, мы должны выразить *потребленiе нефти промышленными заведенiями*, получающими это топливо съ Волги, съ 1900 года слѣдующими цифрами:

въ 1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.
93,6 м. п.	104,1 м. п.	114,6 м. п.	125,1 м. п.	135,6 м. п.

Цифры эти, по самому способу вычисленiя ихъ, конечно, не могутъ претендовать на точность и дѣйствительному потребленiю соотвѣтствуютъ лишь приблизительно; но можно съ увѣренностью утверждать, что онѣ не преуменьшаютъ дѣйствительности. Нами установлено, что вывозъ нефти и ея продуктовъ на Волгу за три пятилѣтiя развивался, какъ 1: 1,8: 2,5, т. е. показателемъ увеличенiя отъ перваго пятилѣтiя ко второму было 1,8, а отъ второго къ третьему только 1,3; такимъ образомъ, среднiй ежегодный вывозъ въ послѣднiй перiодъ былъ относительно слабѣе предшествовавшаго*).

Что ростъ потребленiя жидкаго топлива промышленными заведенiями нами не уменьшенъ, а скорѣе нѣсколько преувеличенъ—это видно изъ сопоставленiя нашихъ цифръ прироста съ ежегоднымъ приростомъ вывоза нефти и нефтяныхъ остатковъ съ главнѣйшихъ станцiй Волги въ промышленные районы. Если мы возьмемъ за послѣднее пятилѣтiе коммерческiй вывозъ нефти и нефтяныхъ остатковъ со станцiй: Царицынъ, Саратовъ, Самара, Н.-Новгородъ, Рязань, Кинешма, Ярославль

*) См. I часть, гл. III, Астрахань.

и Рыбинскъ и исключимъ изъ этого вывоза то количество, которое въ качествѣ коммерческаго груза получаютъ для своихъ потребностей дороги: Николаевская, Балтійская, Моск.-Брестская, М.-Кіево-Воронежск. и Риго-Орловская,—то предъ нами получится потребленіе промышленныхъ заведеній:

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.
	тысячъ пудовъ				
Вывозъ . .	106.486	104.947	108.254	116.000	125.000
Для жел. дор.	13.229	12.878	14.696	15.715	14.213
Для пром. зав.	93.257	92.059	93.558	100.285	110.887*)

Средній ежегодный приростъ для промышленныхъ заведеній дастъ 5,1 мил. пуд. Если на 5,1 мил. пуд. увеличиваютъ свое потребленіе заведенія, получающія топливо съ указанныхъ главнѣйшихъ станцій (а съ этихъ именно станцій и получаютъ жидкое топливо центры промышленныхъ районовъ), то береговое потребленіе плюсъ то, что идетъ съ остальныхъ станцій, ни въ какомъ случаѣ не могутъ дать прироста болѣе 5,4 мил. пуд.**) Указаніемъ на желѣзнодорожный вывозъ мы не хотимъ точно опредѣлить, какое, именно, количество идетъ на всѣ промышленныя заведенія,—мы только хотѣли подчеркнуть, что принятый нами ежегодный приростъ въ 10,5 м. п. нисколько не преуменьшенъ.

Говоря о ежегодномъ приростѣ того топлива, которое идетъ для промышленныхъ заведеній съ Волги, не трудно заключить, что приростъ для остальныхъ промышленныхъ заведеній долженъ быть очень незначительный. Если громадная часть Россіи, центръ промышленности, потребившій въ 1900 году 93,6 мил. пуд. требуетъ для себя ежегоднаго прироста въ среднемъ 10,5 мил. пуд.; или—говоря иначе—увеличивалъ коли-

*) Данныя 1904 года нами взяты приблизительно: по сравненію вывоза за первые 6 мѣсяцевъ 1903 и 1904 года.

**) Весь приростъ для промышленныхъ заведеній, какъ сказано, равняется 10,5 мил. пуд.; вычитая отсюда 5,1 мил. пуд., идущіе чрезъ желѣзныя дороги, мы получимъ 5,4 мил. пуд. о которыхъ идетъ здѣсь рѣчь.

чество топлива на 11,3%, то области—промышленно отсталыя или питающіяся главнѣйшимъ образомъ другими родами топлива, потребившія въ 1900 году нефти лишь 4,2 м. п., увеличатъ приростъ не болѣе, какъ на 0,5 мил. пуд. (0,47) (при допущеніи, что % прироста для нихъ остается одинъ и тотъ же).

Такимъ образомъ, приростъ топлива для всѣхъ промышленныхъ заведеній можно принять въ 11 мил. пуд. Отсюда мы имѣемъ за время 1900—1904 г.г. слѣдующій расходъ жидкаго топлива главными категоріями потребителей: флотомъ, желѣзными дорогами и промышленными заведеніями:

Годы:	Расходъ (въ тысячахъ пудовъ:)				
	Желѣзными дорогами	Рѣчнымъ флотомъ (приблизительно)	Морскимъ флотомъ (приблизит.)	Промышлен. завед. и проч. потребител. (приблизит.)	Всего (приблизит.)
1901	107.606	69.594	18.500	108.880	304.580
1902	112.123	73.054	20.000	119.880	325.057
1903	118.755	76.154	20.000	130.880	345.789
1904	123.427	79.254	21.000	141.880	365.561

Еще разъ оговариваемся, что наши вычисленія отнюдь не могутъ и не должны претендовать на точность, вслѣдствіе неполноты имѣющагося въ нашемъ распоряженіи статистическаго матеріала.

Переходимъ далѣе къ тому, *что дало намъ изслѣдованіе потребленія керосина.*

Все потребленіе керосина въ Россійской Имперіи по статистикѣ Акцизныхъ сборовъ опредѣляется для 1901 г. въ 51.088 т. п. или 14,4 ф. на душу; изъ нихъ собственно на центральную Россію, по нашимъ вычисленіямъ, падаетъ 39.709 тыс. п. или 15,6 ф. на душу и на окраины (исключая Финляндію)—11.379 т. п., въ т. ч. Привислинскія г.г. 20 ф., Кавказъ—16 ф., Сибирь—8 ф. и Ср.-Азія—4,5 ф. на душу. Чего-нибудь единообразнаго размѣръ душевого потребленія керосина не представляетъ; онъ колеблется по отдѣльнымъ мѣстностямъ Е.-Россіи отъ 4 до 27 ф. на душу. Если прослѣдить колебанія потребленія по 16 территоріальнымъ районамъ Е.-Россіи (дѣленіе Рихтера), то

окажется, что высшимъ размѣромъ потребленія керосина характеризуются районы: Столичный (собств. С.-П.-Б. губ.), Моск.-Промышленный, Прибалтійскій и Новороссійскій—23,5 ф.; среднимъ—районы: Западный и Малороссійскій—16—17 ф.; низшимъ: Сѣверный, В.-Сурскій, Центральный и С.-В.-Земледѣльческій—9,7 ф.

Потребленіе собственно сельскаго населенія, въ томъ числѣ и некрестьянскаго, опредѣлено нами въ 19.755 т. п. или 8,9 ф. на душу (ок. 8 ф. на душу собственно крестьян. населенія); причемъ потребленіе только четырехъ районовъ—изъ 16—имѣющихъ высшія потребительныя нормы (М.-Пром.. Малоросс., Ц.-Землед. и Новоросс.) составляетъ ок. 58% общаго потребленія, при населеніи ихъ въ 42% всего числа населенія Е.-Россіи. Приводимъ выдержки изъ текстовой таблицы о потребленіи по отдѣльнымъ районамъ Е.-Россіи:

Названіе района	Потреблено ф.ф. керосина на душу населенія		
	Всего	Город.	Сельск.
Сѣверный	4	19	3
Столичн. и Пріозер.	23	51	8
Прибалтійскій . .	27	72	11
М.-Промыш. . . .	24	78	12
Бѣлорусскій . . .	11	45	7
Западный	16	65	10
Малорусскій . . .	17	65	10
В.-Землед.	14	58	9
С.-В.-Земл. Ср. и Ю. Уральск. . . .	9	45	7
В.-Сурскій . . .	12	51	8
Новорос. и Донск. .	20	65	10
Прикаспійскій . .	12	45	7
Итого . .	15,6	60,5	8,9

Принятый нами размѣръ нормъ потребленія керосина нельзя признать сколько нибудь нормальнымъ, что вполнѣ совпадаетъ, какъ съ оцѣнкой ихъ земскими корреспондентами (отъ половины до двухъ третей ихъ свидѣтельствуютъ о фактѣ недопотребленія), такъ и съ нижеслѣдующими вычисленіями: Нельзя считать сколько нибудь высокимъ потребленіе даже и высшей по зажиточности группы крестьянства (имѣющей 4 раб. лошади и болѣе), опредѣленное нами въ 13,3 ф. на душу, равно и размѣръ душевого потребленія, принятый нами для городского населенія Моск.-Пром. района (78 ф. на душу), района съ высшей потребительной нормой. Округливъ эти наивысшія нормы потребленія, первую—до 14 ф., а вторую до 80 ф. на душу и принявъ ихъ за тотъ скромный желательный размѣръ (идеалъ), до котораго при сколько нибудь благопріятныхъ условіяхъ могло бы дойти потребленіе Россіи, получимъ очень солидную величину недопотребленія керосина до мало-мальски нормальнаго минимума. Такимъ образомъ, недопотребленіе сельскаго населенія выразится ок. 5 ф. на душу или всего въ 11.230 т. п., городского—20 ф. на душу или всего въ 6.424 т. п., а населенія той и другой категорій—въ 7 ф. или 17.654 т. п.

Что размѣры опредѣленнаго нами минимума недопотребленія, въ общемъ, не велики, видно и изъ такого расчета: если принять наши минимальныя нормы за удовлетворяющія потребность населенія въ керосинѣ, то общее количество необходимаго для населенія Е.-Россіи керосина выразится въ 57.363 т. п. (вм. потребляемыхъ въ дѣйствительности 39.709 тыс. п.) или въ 22,6 ф. на душу, (вм. существующихъ 15,6 ф.). Такимъ образомъ, даже при самыхъ скромныхъ расчетахъ, населеніе Россіи нуждается въ 22—23 ф. керосина на душу, которое и теперь легко бы могло быть имъ потреблено, при наличности сколько нибудь благопріятныхъ условій въ положеніи вопроса о керосинѣ. Что величина 22—23 ф. очень далека еще отъ дѣйствительно нормальной, способной болѣе или менѣе полно насытить потребность населенія въ керосинѣ, можно видѣть изъ сравненія съ аналогичными нормами для населенія Англіи и Германіи: въ Англіи по даннымъ 1900 г. душевое потребленіе керосина опредѣляется въ 42,82 ф., а въ Германіи въ 41,5 ф., т. е. они выше почти втрое нормы существующей у насъ въ Россіи и почти вдвое—нашей „идеальной".

Въ настоящемъ обзорѣ мы не задаемся цѣлью рекомендовать тѣ или иныя мѣры для рѣшенія вопроса о средствахъ, какими могло бы быть потребленіе керосина расширено; вопросъ этотъ, по нашему мнѣнію, слишкомъ сложенъ, чтобы его можно было разрѣшить здѣсь.

Однако, мы ни мало не выйдемъ изъ спеціальныхъ рамокъ нашего труда, если приведемъ, хотя нѣкоторыя цифровыя данныя, съ помощію которыхъ, при надобности, можно бы было рѣшить, или по крайней мѣрѣ освѣтить поставленный выше вопросъ. Остановимся на анализѣ покупной стоимости керосина; на сколько извѣстно, онъ впервые выясняетъ всю ненормальность положенія у насъ вопроса о керосинѣ. Какъ указано въ главѣ о потребленіи керосина, изъ 60.845 м. р. расходуемыхъ населеніемъ Е.-Россіи на керосинъ, только 4.562 мил. р. или 7,5% всей суммы расхода оплачивается самый продуктъ и лишь 21% (12.899 м. р.) этой суммы идетъ на покрытіе разныхъ накладныхъ и пр. расходовъ; главная же масса расхода, почти *три четверти* его (ок. 43 м. р.) идетъ или на надобности фиска (21.904 м. р. или 36%) или, составляя доходъ торговли, расходится по ряду торговыхъ инстанцій (35,3% или 21.480 м. р.). Центръ тяжести затронутаго вопроса заключается, такимъ образомъ, въ непомѣрно сильномъ вздорожаніи керосина на мѣстѣ его потребленія противъ его первоначальной стоимости (съ 12,6 к. до 1 р. 67 к.), т. е. съ одной стороны въ положеніи вопроса торговли керосиномъ, съ другой—въ вопросѣ объ акцизѣ, старомъ и не разъ уже поднимавшемся, между прочимъ и съѣздомъ нефтепромышленниковъ.

Въ одной изъ нашихъ статей въ Нефтяномъ Дѣлѣ (№ 10—1904 г.) достаточно ярко отмѣчена вся ненормальность того положенія, что „средняя цѣна 1 п. русскаго керосина въ Лондонѣ за 1903 г. была 83 к., т. е. ниже даже, чѣмъ въ Царицынѣ и въ Н.-Новгородѣ (за то-же время 86 и 94 коп.). Въ то время, какъ въ 1903 г. средняя цѣна 1 пуда русскаго керосина стояла въ Гамбургѣ 98 к., а въ *Египтѣ* (!!) (Александрія) 1 р. 05 к., цѣны на него на крупнѣйшихъ рынкахъ Россіи стояли значительно дороже: Москва—1 руб. 16 коп., С.-Петербургѣ—1 р. 33 к., Варшава—1 р. 29 к. Одновременно съ этимъ, бѣдному полтавскому потребителю приходится платить *до двухъ рублей* и болѣе за пудъ плохого керосина“....

Въ заключеніе остановимся на общей характеристикѣ колебаній цѣнъ на нефть и нефтяные продукты за послѣдніе годы. Какъ можно видѣть изъ цифръ послѣдней главы второй части труда, поступательное движеніе цѣнъ на сырую нефть началось съ 1892 года. Постепенно поднимаясь, цѣны на нее достигли высшаго предѣла въ маѣ 1900 г., затѣмъ, примѣрно съ половины этого года, онѣ стали рѣзко опускаться; это паденіе цѣнъ характерно для всего 1901 и 1902 г.; въ 1901 г. онѣ спустились на 50% (съ 15 до 8,11 к.), въ 1902 г. на 18% и лишь въ 1903 г. цѣны на сырую нефть снова начали повышаться, на 0,84 коп. къ январю 1903 г. и на 2,32 к. (или на 34,5%) за весь 1903 годъ.

Ту же картину послѣдовательнаго изъ года въ годъ повышенія и паденія (съ ноября 1900 г.) въ 1901 и 1902 (на 6,8 и 1,91) и новаго повышенія въ 1903 г. (на 1,10 к.) мы наблюдаемъ и въ колебаніяхъ цѣнъ на нефтяные остатки въ заводскомъ районѣ г. Баку.

Въ колебаніи цѣнъ на керосинъ, какъ въ вагонахъ, такъ и судахъ, за послѣднее десятилѣтіе не замѣчается такой правильности; цѣны на керосинъ въ вагонахъ въ продолженіе первыхъ трехъ лѣтъ, начиная съ 1894 г., повышаются (94—96 г.г.), въ 1897 г. онѣ понизились, затѣмъ въ трехлѣтній періодъ 98—900 г.г. онѣ возобновляютъ повышеніе, въ продолженіе слѣдующаго двухлѣтія (901—902 г. г.) онѣ снова понижаются и вновь начинаютъ повышательный періодъ съ истекшаго 1903 г. Въ колебаніи цѣнъ на керосинъ въ судахъ наблюдается опять таки нѣкоторая разница сравнительно съ цѣнами въ вагонахъ: первый періодъ (повышенія) продолжается въ нихъ не 3, а 2 года, а второй не одинъ, а 2 года; начиная же съ 1898 г. періоды колебаній тѣхъ и другихъ цѣнъ совпадаютъ.

Такимъ образомъ, колебанія цѣнъ на нефтяные продукты, имѣвшія мѣсто въ продолженіе послѣдняго десятилѣтія, въ общемъ можно раздѣлить на два періода: 1) періодъ роста цѣнъ (до 1900 г.) и 2) упадка ихъ. То упорство, какое испытывали колебанія цѣнъ за каждый изъ этихъ двухъ періодовъ, благодаря важности для страны вопроса о нефти не переставало обращать на себя вниманіе какъ правительства, такъ и литературы. Образовывались комиссіи съ цѣлью изысканія мѣръ для того, чтобы какъ нибудь ослабить это непомѣрное возрас-

таніе или паденіе цѣнъ на нефть (напр., комиссія 1899 года), успѣла возникнуть за это время и нѣкоторая литература, пытавшаяся освѣтить интересовавшее всѣхъ прикосновенныхъ къ нефти явленіе столь исключительныхъ колебаній цѣнъ.

Въ разсмотрѣнныхъ нами статьяхъ по этому вопросу, одни, въ видѣ причинъ колебаній цѣнъ, указываютъ на преимущественное вліяніе спроса и предложенія, т. е. перепроизводства нефти (то или другое—смотря по состоянію цѣнъ на нефтяные продукты *). Другіе основнымъ факторомъ выдвигали отсталость бакинскихъ нефтепромышленниковъ и, отчасти, въ связи съ этимъ, неорганизованность торговли нефтяными продуктами (недостатокъ капитала, недостаточная провозоспособность Закавказ. ж. д., отсутствіе правильно организованнаго сбыта и пр.), ажіотажъ съ нефтяными землями и пр.**). Третьи, выдвигая основнымъ факторомъ вліяніе спроса и предложенія, замѣтное мѣсто отводятъ и всѣмъ невыгоднымъ сторонамъ организаціи нефтяной промышленности ***). Не будемъ останавливаться на другихъ мнѣніяхъ (синдикаты, стачки нефтепромышлен. и проч.), такъ какъ, если первые пытаются подтвердить свои доводы разными соображеніями и статистическими данными, то послѣдніе большею частью совершенно голословны.

Во всѣхъ этихъ статьяхъ мы не нашли полнаго, всеисчерпывающаго освѣщенія вопроса, и это понятно: цѣна товара въ современномъ капиталистическомъ хозяйствѣ зависитъ отъ столь многихъ разнообразныхъ и сложныхъ причинъ, что для рѣшенія вопроса о причинахъ колебанія цѣнъ на нефтяные продукты требуется научно и широко поставленное изслѣдованіе, требуется прежде всего установленіе и критическая переработка самого фактическаго матеріала о цѣнахъ за возможно большій рядъ лѣтъ, необходимо, далѣе, изученіе колебанія

*) „Казенныя нефтяныя земли и высокія цѣны на нефть“ Ю. Т. („Н. Д.“ № 22 1900 г.) „По вопросу о мѣрахъ къ уменьшенію цѣнъ на нефтян. остатки“ П. Гукасова и Э. Нобель. С.-П.Б. 1899 г.

**) Старцевъ „Нефтяная промышленность и возможность кризиса“ „Н. Д.“ № 21 и его брош. „Бакинская нефтян. промышленность“. Баку 1901 г. „По поводу кризиса въ нефт. промышл.“ „Н. Д.“ № 7 1901 г. Першке „Обзоръ промышл. въ Закавказ. краѣ“ (въ особен. за 1901 г.. стр. 100 и послѣд.) и его статьи въ „В. Ф.“ (№ 29 1902 г. и др.)

***) „Паденіе цѣнъ на нефт. прод.“ „Н. Д.“ № 14 1901 г.

цѣнъ съ связи съ положеніемъ заграничнаго рынка и заграничной нефтяной промышленности, съ положеніемъ промышленности въ Россіи, съ экономической политикой правительства; въ частности, изученіе колебанія цѣнъ на нефтяные остатки необходимо поставить въ связь съ изученіемъ колебанія цѣнъ на другіе виды топлива, и т. д.

Не располагая въ настоящее время ни возможностью, ни нужнымъ матеріаломъ, мы не ставимъ себѣ цѣлью дать отвѣтъ на поставленный вопросъ и ограничиваемся лишь пожеланіемъ, чтобы эта важная задача была, наконецъ, выполнена.

ЧАСТЬ I.

ПЕРЕВОЗКА НЕФТЯНЫХЪ ГРУЗОВЪ.

БАКУ.
Типографія А. К. Касабова, Арм. ул., соб. д.
1904.



ГЛАВА I.

ВЫВОЗЪ НЕФТИ И НЕФТЯНЫХЪ ПРОДУКТОВЪ СЪ МѢСТЪ ДОБЫЧИ.

Изъ Баку ежегодно, въ среднемъ за послѣднее 10-лѣтіе (1892—1903 г.), вывозилось сырой нефти, разныхъ нефтяныхъ продуктовъ и нефтяныхъ остатковъ 392,3 мил. пуд. Средняя годовая добыча за то-же десятилѣтіе—500 мил. п. Вывозъ, такимъ образомъ, по отношенію къ добычѣ составляетъ 78%. Остальные 22% пошли, главнымъ образомъ, на топливо въ Бакинскомъ районѣ, на потерю при производствѣ на нефтеперегонныхъ заводахъ и отчасти на увеличеніе запасовъ на мѣстахъ добычи и производства. По годамъ десятилѣтія соотношеніе между величинами добычи, вывоза и запасовъ въ Баку представляется слѣдующей таблицей.

Годы	Добыча нефти мил. пуд.	Вывозъ всѣхъ продуктовъ въ мил. п.	Вывозъ всѣхъ продуктовъ въ % къ добычи	Разм. запаса къ 1 января слѣдующаго года м. п.
За 1894 годъ	297	287,7	97	55
„ 1895 „	377	283,2	75	75
„ 1896 „	386	306,5	79	92
„ 1897 „	421	343,9	82	88
„ 1898 „	486	392,5	81	85
„ 1899 „	525	384,0	73	106
„ 1900 „	601	440,0	73	131
„ 1901 „	672	483,7	72	166
„ 1902 „	636	509,4	80	151
„ 1903 „	597	491,5	—	123
За 10 лѣтъ Всего	4.998	3.922,4	—	—
За 10 лѣтъ Среднее	500	392,3	78%	107

Какъ видно изъ этой таблицы, а также и изъ помѣщенной ниже діаграммы № 3, добыча съ начала десятилѣтія и до 1901 г. возрастаетъ, а съ 1903 падаетъ; вывозъ испытываетъ тѣ же из-

мѣненія, но возрастаніе въ теченіе первыхъ 9 лѣтъ два раза прерывается: въ 1895 и 1899 вывозъ уменьшается по сравненію съ ближайшимъ предшествовавшимъ годомъ. Въ среднемъ за десятилѣтіе вывозъ, составляя 78% годовой добычи, въ абсолютныхъ цифрахъ выражаетъ 292,3 мил. пудовъ, при колебаніяхъ отъ 283,2 мил. пудовъ въ 1895 г. до 509,4—въ 1892 г. Размѣръ запасовъ въ Баку также въ первыя 8 лѣтъ десятилѣтія возрастаетъ, съ исключеніемъ для 1897 г., когда было небольшое уменьшеніе по сравненію съ предыдущими годами, а съ 1902 г. уменьшается, составляя въ среднемъ за десятилѣтіе 107 мил. пуд. *).

Въ таблицахъ 1-ой и 2-ой приложеній даны цифры вывоза по каждому изъ главнѣйшихъ родовъ продуктовъ и по роду пути.

63,3% всего количества нефтяныхъ продуктовъ, вывозимыхъ изъ Баку, приходится на нефтяные остатки, количество вывозимаго керосина и нефтяныхъ маслъ—составляетъ 26,7%, сырой нефти—7,3%, остальное—смазочныя масла и пр. продукты.

Въ абсолютныхъ цифрахъ вывозъ продуктовъ выражается такъ: *сырой нефти* въ среднемъ за десятилѣтіе вывозится ежегодно 28,4 мил. пуд., при колебаніяхъ отъ 15,1 (въ 1895 г.) до 43,9 мил. п. (въ 1898). До 1900 г. вывозъ сырой нефти

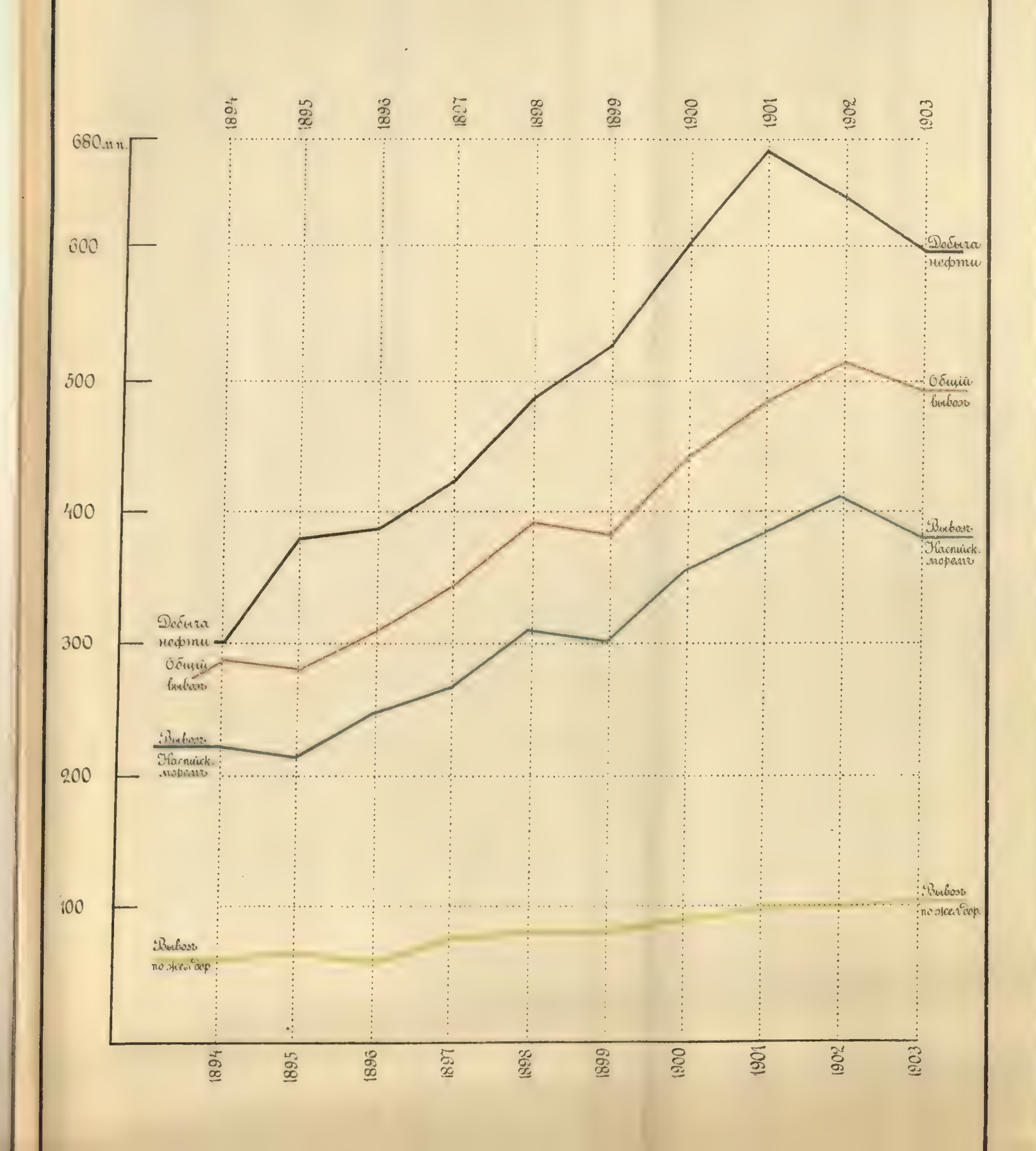
*) Добыча и вывозъ за предшествующее десятилѣтіе 1884—1893 гг., измѣнились по годамъ слѣдующимъ образомъ:

Годы	Добыча мил. пуд.	Вывозъ		Годы	Добыча мил. пуд.	Вывозъ	
		Мил. пуд.	%			Мил.	%
1884	89	54,1	60,8	1891	275	194,9	70,9
1885	115	67,4	58,6	1892	286	212,6	74,3
1886	123	71,9	58,4	1893	325	247,9	76,3
1887	155	91,2	68,9				
1888	182	114,9	63,1	За 10 л. Всего	1.968	1.388,5	70,6
1889	192	157,3	81,9	За 10 л. Сред.	197	138,9	
1890	226	176,3	78,0				

Изъ сравненія среднихъ цифръ двухъ десятилѣтій видно, что добыча возросла съ 197 мил. пуд. до 500 т. е. болѣе, чѣмъ въ 2½ раза, вывозъ возросъ съ 138,9 мил. пуд. до 392,3—почти въ 3 раза; въ первомъ десятилѣтіи вывозъ по отношенію къ добычѣ составлялъ 70,6%, при колебаніяхъ отъ 54,1 до 81,9%, во второмъ—78%, колебанія отъ 72 до 97%. Измѣненія какъ вывоза, такъ и добычи въ первомъ десятилѣтіи совершались только въ сторону увеличенія.

Діаграмма №3.

Вывозъ нефти и нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку.





колебался безъ опредѣленной тенденціи: такъ, въ 1897 г. вывезено -23,7 мил. пуд., въ 1898—43,9 мил. п., а 1899—24,4 мил. п. Достигнувъ въ 1900 г. 29 мил. пуд., вывозъ нефти съ этого года почти правильно сталъ уменьшаться и въ 1903 г. выражался 26,4 мил. пуд.

Нефтяныхъ остатковъ въ среднемъ ежегодно вывозится 248,5 мил. пуд., при колебаніяхъ отъ 180,4 (въ 1891 г.) до 351,1 (въ 1902). Уменьшившись въ 1895 г. по сравненію съ 1894 г., на 13,2 мил. пуд., вывозъ съ этого года возросталъ до 1902, когда достигъ максимума (341, 1), въ 1903 послѣдовало уменьшеніе и вывозъ выразился 302, 5 мил. пуд.

Вывозъ керосина, испытавшій колебанія въ сторону уменьшенія, и то незначительнаго, только съ 1901 года все время возрасталъ и съ 71,2 мил. пуд. 1894 года достигъ 145,6 мил. п. въ 1903 г.; въ среднемъ, за десятилѣтіе освѣтительныхъ маслъ вывозилось ежегодно 104,5 мил. пуд.

Вывозъ прочихъ нефтяныхъ продуктовъ также возросталъ и только въ 1897 и 1901 гг. имѣло мѣсто незначительное уменьшеніе по сравненію съ предшествовавшими годами: въ среднемъ ежегодно этихъ продуктовъ вывозилось 11 мил. пуд., при колебаніяхъ отъ 67 до 17,2 мил. пуд.

Вывозъ нефти и нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку совершается, какъ извѣстно, по двумъ путямъ: Каспійскимъ моремъ и желѣзными дорогами (до 1900 г. исключительно, а съ этого года—преимущественно, Закавказской дорогой и по Ваку-Петровской вѣтви).

Въ среднемъ за десятилѣтіе между этими путями вывозъ распредѣлился такъ:

Вывезено	Сырой нефти		Нефт. ост.		Освѣт. масла		Проч. прод.		Всего	
Обоими путями	28,4 м. п.		248,4		104,5		11,0		392,3	
	Мил. п.	% ко всему вывозу	Мил. п.	% ко всему вывозу	Мил. п.	% ко всему вывозу	Мил. п.	% ко всему вывозу	Мил. п.	% ко всему вывозу
Касп. моремъ	20,5	72,2	241,7	97,3	43,0	41,1	3,0	27,3	308,2	78,4
Желѣзн. дорог.	7,9	21,8	6,7	2,7	61,5	58,9	8,0	72.7	81.1	21.6

Итакъ, изъ общаго вывоза на Каспійское море приходится 78,4%, а на желѣзныя дороги только 21,6%, при этомъ Каспійскимъ моремъ перевозятся преимущественно сырая нефть и почти цѣликомъ нефтяные остатки, а освѣтительныя и смазочныя масла идутъ, главнымъ образомъ, желѣзными дорогами. Измѣненія въ размѣрахъ вывоза всѣхъ продуктовъ съ подраздѣленіемъ ихъ по путямъ представляются уже упоминавшейся діаграммой № 3. Относительное значеніе обоихъ путей, какъ для средняго вывоза всѣхъ нефтяныхъ продуктовъ, такъ и для каждаго изъ нихъ въ отдѣльности представляется діаграммой № 4. Вывозъ *сырой нефти* Каспійскимъ моремъ, выражающійся въ среднемъ 20,5 мил. пуд. въ годъ, что къ вывозу всѣхъ продуктовъ Каспійскимъ моремъ составляетъ 6,6%, колеблется *) отъ 12,3 мил. п. въ 1895 г. до 34,1 въ 1898 г., не обнаруживая никакой опредѣленной тенденціи въ измѣненіяхъ: за 34,1 мил. пуд. непосредственно въ слѣдующемъ году вывозится 13,9 мил. п., а въ слѣдующемъ затѣмъ—27,5 м. п. Наоборотъ, въ желѣзнодорожномъ вывозѣ количество сырой нефти все время возрастаетъ и съ 1,5 мил. пуд. 1894 г. (2,3%) возрастаетъ къ 1902 г. —до 12,5 мил. п. (12,8%) и только въ 1903 наблюдается пониженіе вывоза до 9,6 мил. пуд. Въ вывозѣ желѣзныхъ дорогъ сырая нефть, перевозимая исключительно по Закавказской дорогѣ, составляетъ 9,4%, при колебаніяхъ отъ 2,3 до 12,9%.

Вывозъ нефтяныхъ остатковъ по Каспійскому морю обнаруживаетъ большую правильность: уменьшившись въ 1895 по сравненію съ предыдущимъ, онъ затѣмъ неуклонно возрастаетъ до 1902 и только въ 1903 вновь уменьшается. Выражаясь въ среднемъ 241,7 мил. пуд., что въ общемъ количествѣ вывезенныхъ Каспійскимъ моремъ нефтяныхъ грузовъ составляетъ 78.4%, вывозъ мазута колеблется отъ 172,7 мил. п. въ 1895 до 336,4 мил. п. въ 1902 и въ этомъ году по относительной величинѣ достигаетъ 82,5%.

Желѣзнодорожный вывозъ мазута, въ одномъ только 1894 г. выразившійся 10,8 мил. пуд., въ среднемъ за десятилѣтіе выражается 6,7 мил. пуд., что ко всему желѣзнодорожному вывозу составляетъ 8,0%, въ частности вывозъ по Баку—Петров-

*) Колебанія въ вывозѣ сырой нефти объясняются, главнымъ образомъ, разницей въ цѣнахъ на нефть и остатки: въ годъ, тогда остатки дороже нефти, вывозится много нефти для подмѣси къ остаткамъ; въ такіе годы и Закавказская дор. на топливо беретъ, большею частью, не остатки, а тяжелую нефть.

ской вѣтви ни за одинъ годъ не достигаетъ милліона пудовъ. На вывозѣ освѣтительныхъ маслъ мы остановимся съ нѣсколько большей подробностью:

Годы	Вывезено освѣтительныхъ маслъ				
	Всего	Каспійскимъ моремъ		Желѣзн. дорогами	
	мил. пуд.	Мил. пуд.	% ко всему вывозу	Мил. пуд.	% ко всему вывозу
1894	71,2	22,9	32,1	48,3	67,9
1895	81,0	28,4	39,9	52,6	60,1
1896	86,5	39,0	45,1	47,5	54,9
1897	90,4	32,9	36,1	57,5	63,6
1898	95,8	34,3	35,9	61,5	64,1
1899	103,3	43,1	41,7	60,2	58,3
1900	123,7	60,7	49,1	63,0	50,9
1901	128,2	51,7	40,3	76,5	59,7
1902	119,3	46,0	38,6	73,3	61,4
1903	145,6	71,4	49,0	74,2	51,0
За 10 лѣтъ Всего	1.045,0	430,4	—	614,6	—
За 10 лѣтъ Среднее	104,5	43,0	41,1	61,5	58,9

Хотя, какъ видно изъ этой таблицы, вывозъ, какъ по Каспійскому морю, такъ и по желѣзнымъ дорогамъ, обнаруживаетъ и въ абсолютныхъ и относительныхъ числахъ значительныя колебанія, тѣмъ не менѣе нельзя не замѣтить, что, во 1-хъ, вывозъ въ общемъ возрастаетъ по обоимъ путямъ, а во 2-хъ, что роль Каспійскаго моря съ теченіемъ времени увеличивается. Этотъ выводъ становится совершенно очевиднымъ, если мы цифры приведенной таблицы распредѣлимъ по пятилѣтіямъ: въ среднемъ ежегодно вывозилось:

въ пятил. 1894—1898 всего 85,0, въ томъ числѣ Каспіемъ 31,5 м. п. (37,1%), жел. д.—53,5 м. п. (62,9%)
„ „ 1899—1903 „ 124,2, „ „ „ „ 54,6 „ „ (44,0%), „ „—69,6 „ „ (56,0%)

Въ общемъ вывозѣ по Каспійскоку морю вывозъ освѣтительныхъ маслъ, въ среднемъ выражающійся 43 мил. пуд. при колебаніяхъ отъ 22,9 мил. п. въ 1894 г. до 71,4 мил. п. въ 1903 г., составляетъ 14,0%; наибольшей относительной величины (17,3%) онъ достигаетъ въ 1900 г.

Въ желѣзнодорожномъ вывозѣ освѣтительныя масла, вывозимыя, въ среднемъ, въ количествѣ 61,5 мил. при колебаніяхъ отъ 47,5 м. п. въ 1896 г. до 76,5 мил. п. въ 1901 г., составляютъ 73,11%; наибольшей относительной величины (47,3%) вывозъ освѣтительныхъ маслъ достигаетъ въ 1895 г.,—когда изъ 68,1 мил. пуд. всѣхъ нефтяныхъ грузовъ, провезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ, на долю освѣтительныхъ маслъ приходилось 52,6 м. п., наименьшая относительная величина 70,1% приходится на 1903 г., когда въ 105,8 мил. п. всѣхъ нефтяныхъ грузовъ и освѣтительныхъ маслъ было 72,2 м. п. По Баку—Петровской вѣтви освѣтительныя масла, какъ и всѣ прочіе нефтяные грузы, вывозятся въ незначительномъ, но все возрастающемъ количествѣ: въ 1900 г.—0,6 м. п., въ 1901—1,5, въ 1902—2,3, въ 1903—3,8 мил. пуд.

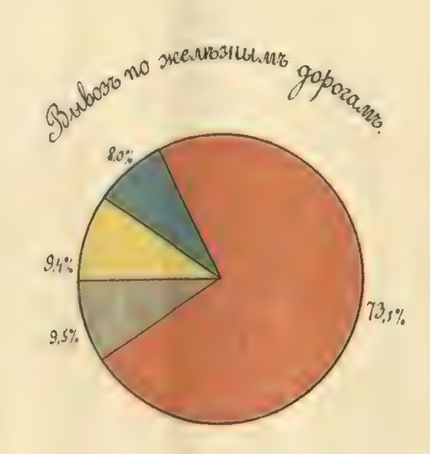
Что касается смазочныхъ маслъ и прочихъ нефтяныхъ продуктовъ, перевозимыхъ также, какъ мы указывали, преимущественно желѣзнодорожнымъ путемъ, то, не имѣя возможности, въ предлагаемомъ „Обзорѣ", по разнымъ обстоятельствамъ, прослѣдить ихъ дальнѣйшую судьбу съ той степенью подробности, которая желательна и съ которой мы говоримъ въ дальнѣйшихъ главахъ о керосинѣ, нефти и мазутѣ, мы ограничимся здѣсь лишь немногими словами. Морской вывозъ смазочныхъ маслъ и прочихъ продуктовъ по отношенію ко всему вывозу нефтяныхъ грузовъ на этомъ пути въ среднемъ за десятилѣтіе составляетъ 1,0%, достигая максимума (2,0%) въ 1896 году, когда вывезено ихъ 4,7 мил. пуд. Въ желѣзнодорожномъ вывозѣ эти продукты въ среднемъ составляютъ 9,5% (отъ 6,7% до 12,7%). Средній вывозъ всѣхъ и каждаго вида нефтяныхъ продуктовъ по жел. дорогамъ и Каспійскому морю представляется діаграммой № 4.

Вывозъ тѣмъ или инымъ путемъ находится въ зависимости отъ назначенія груза: нефтяные остатки, нефть въ большей своей части, извѣстное количество керосина и смазочныхъ маслъ, предназначаемые для потребленія внутри Россіи, направляются, главнымъ образомъ, по Каспійскому морю на Волгу, продукты-же, предназначаемые для заграничнаго экспорта, главнымъ образомъ, керосинъ и вообще освѣтительныя масла, идутъ

Діаграмма №4.



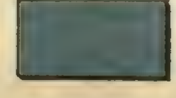




Сыр. нефть.



Нефт. остат.



Освѣт. масла.



Прог. продукт.





по желѣзнымъ дорогамъ. Вывозъ нефтяныхъ продуктовъ чрезъ сухопутную европейскую границу Россіи и порты Балтійскаго моря, т. е. тѣхъ продуктовъ, которые къ пограничнымъ станціямъ и этимъ портамъ подвозятся съ волжскихъ пристаней, сравнительно не великъ. Но прежде чѣмъ говорить о распредѣленіи вывоза по назначенію, необходимо сказать о вывозѣ изъ другихъ мѣстъ добычи нефти, изъ Грознаго и ст. Ильской.

Добыча и вывозъ грозненской нефти (и продуктовъ) за десятилѣтіе 1894—1903 г. представляется слѣдующей таблицей.

Годы	Добыча	ВЫВОЗЪ			
		Сырой нефти	Нефтян. остатковъ	Керосина и проч.	Всего
	Милліоновъ пудовъ				
1894	?	0,8		(0,060)	0,8
1895	?	3,1		—	3,1
1896	17,2	5,8		0,5	6,3
1897	27,6	18,2		0,6	18,8
1898	17,7	6,7		0,8	7,5
1899	25,2	8,5		0,8	10,3
1900	30,7	10,3		1,9	12,2
1901	34,7	8,0	2,6	1,7	11,3
1902	34,1	6,2	2,5	3,0	11,7
1903	32,8	6,2	2,6	3,6	12,4

Что касается мѣсторожденія нефти вблизи ст. Ильской, то добыча здѣсь съ 1890 года, когда обществомъ „Русскій Стандардъ" были арендованы промыслы, выражалась приблизительно 1 мил. пуд. въ годъ; промыслы существовали до 1899 г., а затѣмъ были, какъ и нефтеперегонный заводъ об-ва, упразднены вслѣдствіе прогрессирующаго уменьшенія добычи. Въ годы, охватываемые разсматриваемымъ нами десятилѣтіемъ, вывозъ съ Ильской выразился 6 мил. п.: въ 1894 г.—0,6, въ 1895—1,3, въ 1896 г.—1,1, въ 1897—1,3, въ 1898—0,8, въ 1899—0,7, въ въ 1900—0,2.

Упомянемъ еще о добычѣ нефти въ имѣніи Кудаго, близъ ст. Крымской, но добыча здѣсь и вывозъ выражаются ничтожными цифрами (наибольшее въ 1899 г.—182 т. п.).

Выражая вывозъ въ милліонахъ пудовъ, мы не сдѣлаемъ большой погрѣшности, ограничивъ учетъ его данными только по Бакинскому, Грозненскому и Ильскому мѣсторожденіямъ нефти, и, сопоставляя полученныя цифры съ таможенными данными, опредѣлимъ, сколько и какихъ продуктовъ въ разные годы поступало для потребленія въ Россіи и сколько вывозилось за границу.

При всѣхъ дальнѣйшихъ выводахъ необходимо имѣть въ виду, что въ „потребленіе Россіи“ не входитъ потребленіе нефти и продуктовъ въ мѣстахъ добычи, т. е. потребленіе на бакинскихъ и грозненскихъ промыслахъ, также потребленіе грозненскаго мазута Владикавказской дорогой и все то количество керосина и смазочныхъ маслъ, которое потребляется въ этихъ районахъ и вывозится изъ нихъ не желѣзными дорогами и воднымъ путемъ, а гужемъ.

Вывозъ всѣхъ продуктовъ за границу и отношеніе его къ общему вывозу представляется слѣдующей таблицей.

Годы	Общій вывозъ мил. п.	Вывозъ за-границу					Выв. въ Россію	
		Вывезено мил. пуд.	Всего 0/0 ко всему вывозу	Въ томъ числѣ вывезено чрезъ таможни			Мил. пуд.	0/0 ко всему вывозу
				Батумск.	Новорос.	Бакинск.		
1894	289,1	49,8	17,2	49,0	—	0,8	239,3	82,8
1895	286,6	60,3	21,0	56,1	3,0	1,2	226,3	79,0
1896	313,9	59,2	18,8	43,0	15,1	1,1	254,7	87,2
1897	364,0	59,0	16,2	57,4	0,6	1.0	305,0	83,8
1898	400,8	63,8	15,9	62,5	0,2	1,1	337,0	84,1
1899	395,0	76,8	19,4	66,8	9,0	1,0	318,2	80,6
1900	452,4	77.8	17,2	61,0	15,6	1,2	374,6	82,8
1901	495,0	86,8	17,1	74,5	10,7	1,6	408,2	82,5
1902	521,1	85,1	16,5	76,3	7,7	1,1	436.0	83,7
1903	503,8	94,9	18.8	68,9	24,6	1,1	409,0	81,2
За 10 л. вс.	4.021,8	713.5	—	615,5	86.5	11,5	3.308,3	—
За 10 л. ср.	402.2	71,4	17,8	61,6	8,7	1,2	330,8	82,2

Заграничный вывозъ въ среднемъ за десятилѣтіе составляетъ 17,8% общаго вывоза, при колебаніяхъ отъ 15,9% въ 1898 году до 21,0% въ 1895 году; въ абсолютныхъ цифрахъ вывозъ выражается въ среднемъ за десятилѣтіе 71,4 мил. пуд., наибольшій (въ 1903 году) 94,9 мил. пуд., наименьшій (въ 1894 году) 49,8 мил. пуд.

Главную массу вывозимыхъ заграницу нефтяныхъ продуктовъ составляютъ освѣтительныя масла (керосинъ), измѣненія въ количествѣ вывоза которыхъ за десятилѣтіе совершались такъ:

Годы	Общій вывозъ мил. п.	Вывезено за-границу: Всего вывезено мил. пуд.	Всего % ко всему вывозу	Черезъ таможни: Батумъ	Новорос.	Баку	Выв. вн. Россіи: Мил. пуд.	% ко всему вывозу
1894	71,2	40,8	57,3	40,5	—	0,3	30,1	42,7
1895	81,0	49,3	60,8	47,3	1,8	0,2	31,7	39,2
1896	87,1	50,3	57,7	38,0	11,8	0,5	36,8	42,3
1897	91,0	47,8	52,5	46,7	0,5	0,6	43,2	47,5
1898	96,6	53,2	55,1	52,3	0,2	0,7	43,4	44,9
1899	105,2	65,0	61,8	56,6	7,7	0,7	40,2	38,2
1900	125,6	64,2	51,1	51,2	12,1	0,9	61,4	48,9
1901	129,9	75,7	58,3	65,4	9,2	1,4	54,2	41,7
1902	122,0	72,5	51,2	65,7	6,2	0,9	49,5	48,8
1903	149,2	80,8	54,2	57,8	21,8	1,2	68,1	45,8
За 10 л. вс.	1.058,8	599,6	56,6	520,9	71,3	7,4	459,2	43,4
За 10 л. ср.	105,9	60,0		52,1	7,1	0,7	45,9	

Изъ этой таблицы видно, что вывозъ освѣтительныхъ маслъ, при безпрерывномъ почти возрастаніи изъ года въ годъ, въ среднемъ за десятилѣтіе выражается 60 мил. пуд., что по отношенію ко всему вывозу освѣтительныхъ маслъ составляетъ 56,6%; такимъ образомъ, освѣтительныхъ маслъ съ мѣста добычи нефти вывозится (непосредственно изъ Баку и посредственно чрезъ Баку, Батумъ и Новороссійскъ) большая часть заграницу, а внутрь Россіи—меньшая. Необходимо имѣть въ виду, что приведенныя въ нашей таблицѣ цифры вывоза освѣтительныхъ маслъ заграницу не представляютъ собою всего дѣйствительнаго

вывоза этого рода продуктовъ, такъ какъ, во 1-хъ, часть отправляемыхъ внутрь Россіи продуктовъ идетъ заграницу чрезъ сухопутныя границы и порта Балтійскаго моря, во 2-хъ, заграницу вывозятся также продукты нефтеперегонныхъ заводовъ внутренней Россіи; по тѣмъ же причинамъ цифры вывоза освѣтительныхъ маслъ внутрь Россіи не представляютъ собою количества, потребляемаго Россіею.

Въ слѣдующихъ главахъ „Обзора“ будетъ сдѣлана попытка, хотя-бы приблизительнаго, подсчета потребленія освѣтительныхъ маслъ и нефтяныхъ остатковъ внутри Россіи, что же касается заграничнаго вывоза *), то о немъ мы скажемъ еще лишь нѣсколько словъ.

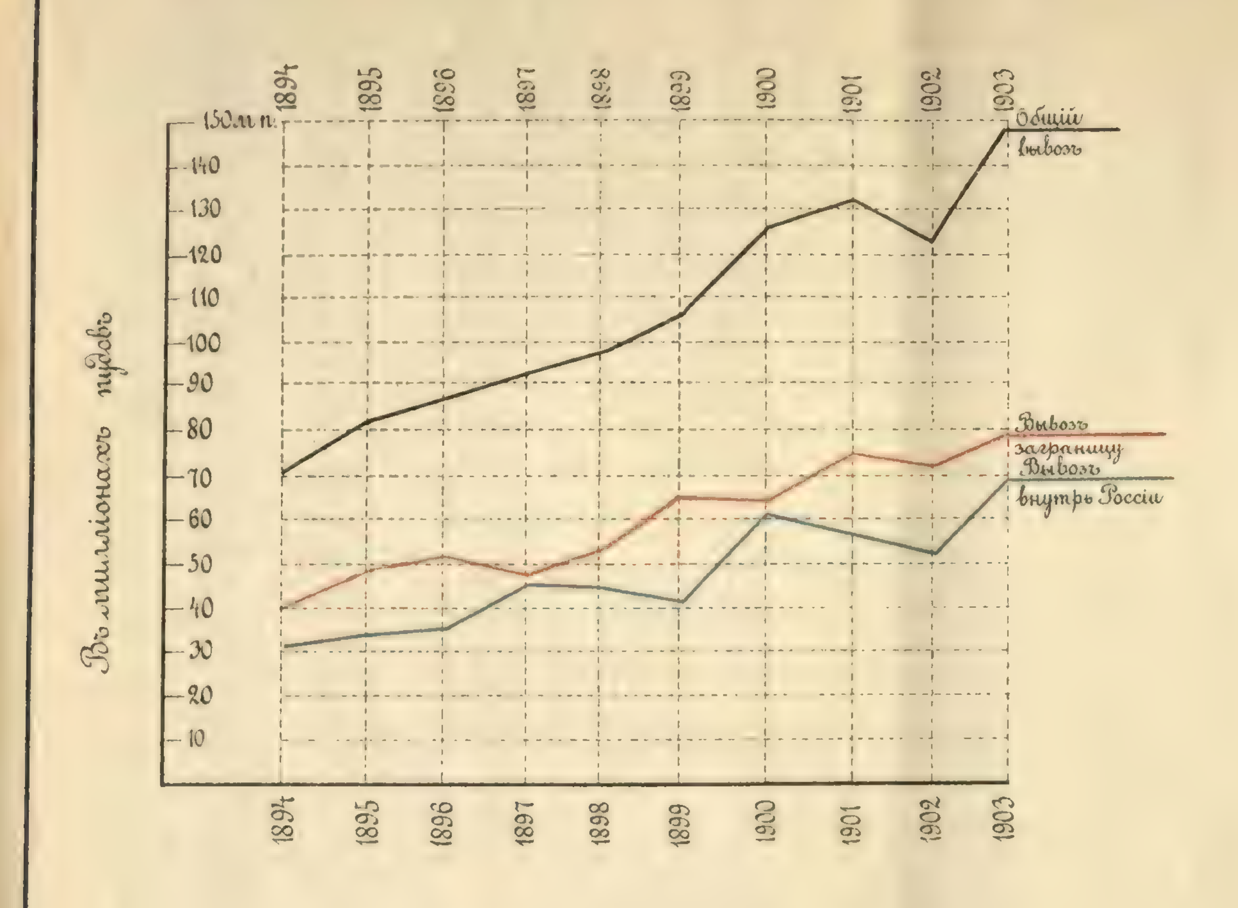
Изъ сопоставленія таблицъ заграничнаго вывоза освѣтительныхъ маслъ и всѣхъ нефтяныхъ продуктовъ, видно, что изъ 713,5 мил. пуд. всѣхъ продуктовъ, вывозимыхъ съ мѣстъ добычи за 10 лѣтъ 599,9 мил. пуд. или 84,1% составляютъ освѣтительныя масла; остальные 15,9%, соотвѣтствующіе 113,9 мил., приходятся, главнымъ образомъ, на смазочныя масла, затѣмъ, значительно имъ уступая по количеству, слѣдуютъ нефтяные остатки, что же касается сырой нефти, то она вывозится въ незначительномъ количествѣ. Большая часть освѣтительныхъ и смазочныхъ маслъ, а также и нефтяныхъ остатковъ вывозится чрезъ Батумъ, сырой нефти—чрезъ Баку (въ Персію). Измѣненія вывоза заграницу и внутрь Россіи всѣхъ освѣтительныхъ маслъ представляется діаграммой № 5.

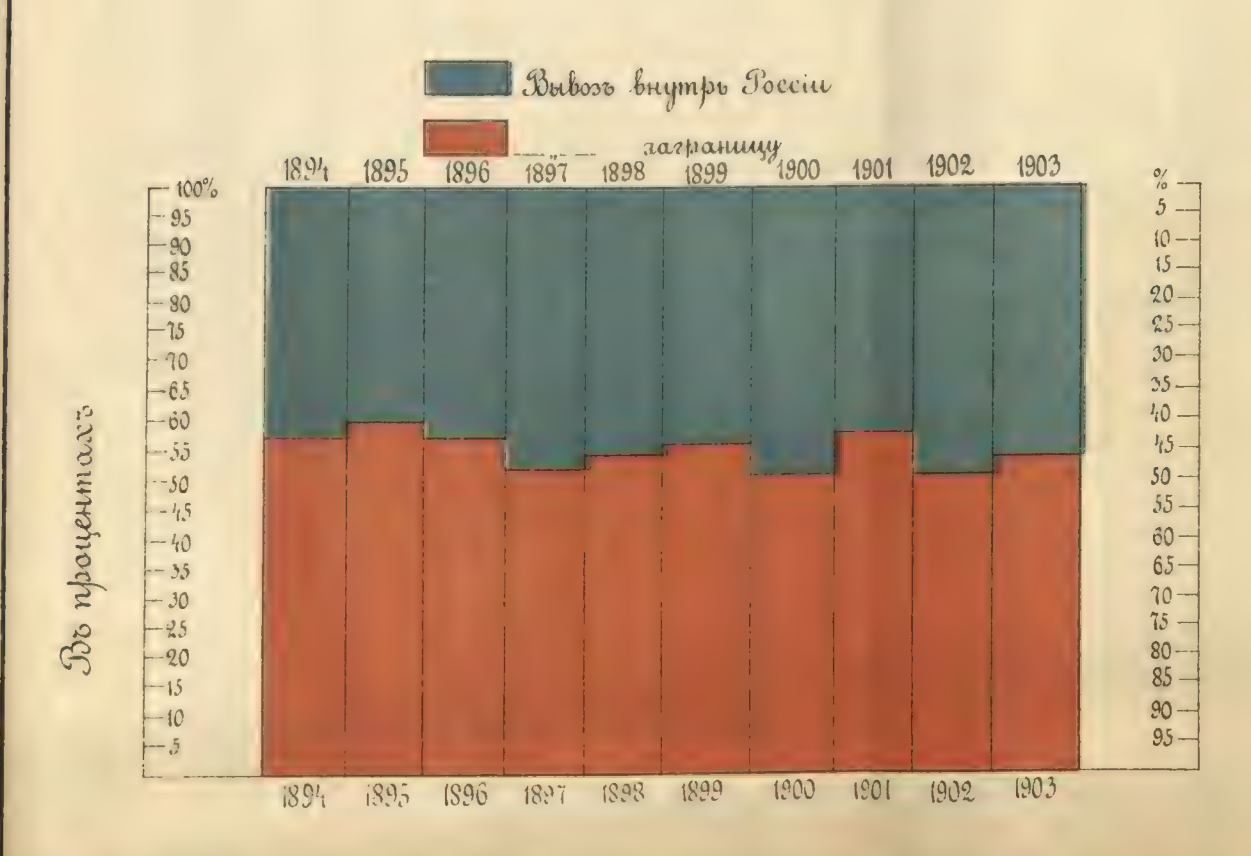
Морской вывозъ нефтяныхъ продуктовъ, предназначенныхъ для потребленія Россіи, направляется чрезъ Баку, главнымъ образомъ, на Астрахань. Изъ другихъ портовъ Каспійскаго моря наиболѣе значительными являются Петровскъ и Красноводскъ, вывозъ въ Усть-Куринскъ и Астару за десятилѣтіе (1894—1902) ни разу не достигаетъ 250 тыс. пуд. въ годъ, вывозъ въ

*) По официальнымъ даннымъ чрезъ всѣ таможни вывозилось изъ Россіи нефтяныхъ продуктовъ всѣхъ родовъ въ мил. пудовъ: въ 1894—53,1, 1895—64,6, 1896—64,6 1897—63,8, 1898—68,1, 1899—83,7, 1900—87,8, 1901—94,9, 1902—93,5, 1903—108,4, въ томъ числѣ освѣтительныхъ маслъ: 1894—43,3, 1895—51,6, 1896—53,2, 1897—50,1, 1898—54,6, 1899—70,3, 1900—72,1, 1901—81,5, 1902—78,1, 1903—90,1.

Діаграмма № 5.

Вывозъ освѣтительныхъ маслъ съ мѣстъ добычи нефти внутрь Россіи и заграницу





БАКУ, ЛИТ. Г. И. ДЕМУРОВА.



прочіе пункты (Ленкорань, Сальяны, Узунъ-Ада и проч.) еще меньше. Въ таблицѣ 3 приложеній приведены данныя о привозѣ нефтяныхъ продуктовъ въ пять вышеназванныхъ главнѣйшихъ пунктовъ Каспійскаго моря. О привозѣ въ Астрахань будетъ говориться въ 3-ей главѣ. Что касается продуктовъ, привезенныхъ въ Петровскъ, то какъ по всѣмъ ихъ родамъ, такъ и по каждому въ отдѣльности, наблюдаются рѣзкія колебанія—съ тенденціей, однако, къ возрастанію: послѣ $17{,}_8$ мил. пуд. привоза 1896 г. слѣдуетъ всего только $7{,}_8$ мил. п. привоза 1897, а послѣ $8{,}_7$ мил. 1898 г.—$23{,}_3$ мил.—1899-го, но въ среднемъ за первыя пять лѣтъ десятилѣтія въ Петровскъ привозилось всѣхъ продуктовъ—9.915 тыс. пуд. въ годъ, а во второе пятилѣтіе 22.346 тыс. пуд.; въ среднемъ же за десятилѣтіе ежегодный привозъ въ Петровскъ выражается 16.132 тыс. пуд., которые по родамъ продуктовъ распредѣляются такъ:

Сырая нефть . . .	605	тыс. пуд.	$3{,}_8$%
Нефт. остатки . .	3.632	„ „	$22{,}_5$
Керосинъ	10.966	„ „	$68{,}_0$
Прочіе	929	„ „	$5{,}_7$
	16132	„ „	100%.

Такимъ образомъ, болѣе ²/₃ всего привоза въ Петровскъ приходится на освѣтительныя масла (керосинъ).

Въ Красноводскъ привозятся почти исключительно только нефтяные остатки, при чемъ количество ихъ съ теченіемъ времени возрастаетъ (съ 212 тыс. въ 1896 г. до 10.017 тыс. п. въ 1902), привозъ керосина, также возрастающій изъ года въ годъ, только въ 1902 г. достигаетъ 958 тыс. пуд., остальные продукты привозятся въ количествѣ maximum немного больше 100 тыс. пуд. въ суммѣ, опускаясь (въ 1900 г.) до 17 тыс. п. Кромѣ Баку нефтяные продукты Каспійскимъ моремъ вывозятся еще только изъ Петровска; бываютъ, впрочемъ, случаи отправокъ изъ Астрахани, Узунъ-Ада, Кизилъ-Агача и другихъ пунктовъ, но въ количествахъ ничтожныхъ. Изъ Петровска вывозъ выражался слѣдующими цифрами:

	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Сыр. нефть тыс. пуд.	2	—	1.889	8.680	1	1.586	1.296	99	—
Нефт. ост. „	2	1	—	3.705	92	208	1.345	682	83
Освѣт. масла „	—	1	1	—	3	—	138	—	

Вывозъ смазочныхъ маслъ и прочихъ продуктовъ также иногда имѣлъ мѣсто, но въ совершенно ничтожныхъ количествахъ. Изъ сопоставленія цифръ привоза и вывоза по этому порту легко видѣть, что бакинскіе нефтяные грузы, отправляемые въ Петровскъ, почти не переотправляются отсюда (въ Астрахань): они идутъ на потребности Владикавказской дороги (мазутъ) и отправляются частью внутрь Россіи, частью чрезъ Новороссійскъ за-границу (керосинъ).

Въ этой-же главѣ мы считаемъ необходимымъ привезти имѣющіяся у насъ данныя о каботажѣ Чернаго и Азовскаго морей, хотя, строго говоря, это уже вывозъ не съ мѣста добычи. Главными пунктами вывоза въ русскіе порта этихъ морей, какъ и для заграничнаго вывоза, служатъ Батумъ и Новороссійскъ, причемъ чрезъ послѣдній наряду съ бакинскими грузами идутъ грозненскіе. (Таблицы приложеній 4 и 5).

Изъ Батума за десятилѣтіе (1893—1902) въ среднемъ ежегодно вывозилось такъ называемымъ малымъ каботажемъ 6.095 тыс. пуд. всѣхъ нефтяныхъ продуктовъ, въ томъ числѣ керосина 5.552 тыс. п. или 91,1%; изъ другихъ продуктовъ только смазочныя масла вывозятся въ количествѣ около 400 тыс. въ годъ; достигая въ годы 97 и 98—538 и 533 тыс. пуд. Нефтяные остатки, и въ особенности, сырая нефть, вывозятся въ незначительныхъ количествахъ. Измѣненія въ количествѣ вывоза керосина по годамъ, при значительныхъ колебаніяхъ, въ общемъ обнаруживаютъ тенденцію къ уменьшенію (въ первое пятилѣтіе вывозилось въ среднемъ ежегодно 6.636 тыс. пуд., во второе только 4.468 тыс. п.), такая-же тенденція наблюдается и въ вывозѣ всѣхъ другихъ продуктовъ, т. е. значеніе Батума, какъ пункта вывоза нефтяныхъ продуктовъ для потребленія Россіи, уменьшается, между тѣмъ какъ по вывозу за-границу, какъ выше показано, значеніе этого порта съ теченіемъ времени все возрастаетъ.

Новороссійскъ по количеству вывозимыхъ каботажемъ нефтяныхъ продуктовъ значительно уступаетъ Батуму; въ среднемъ, за десятилѣтіе изъ Новороссійска вывозилось 1.686 тыс. пуд.; главнымъ предметомъ вывоза и здѣсь являются освѣтительныя масла, но относительное значеніе ихъ здѣсь не такъ велико:

на освѣтительныя масла (971 тыс. въ годъ) приходится 57,7%, въ значительномъ количествѣ отсюда вывозятся также нефтяные остатки (692 тыс. въ годъ)—41,0%. Въ противоположность Батуму значеніе Новороссійска, какъ пункта каботажнаго вывоза нефтяныхъ продуктовъ (почти исключительно керосина и мазута), съ теченіемъ времени увеличивается: въ первое пятилѣтіе ежегодно вывозилось: 239 тыс. пуд. керосина и 250 тыс. п. мазута, во второе—1.905 тыс. п. керосина и 1.133 тыс. пуд. мазута.

Изъ другихъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей только изъ Одессы и Ростова нефтяные продукты вывозятъ въ количествѣ, въ среднемъ, превышающемъ 100 тыс. пуд. въ годъ. Главнымъ и почти единственнымъ продуктомъ вывоза изъ обоихъ этихъ портовъ служитъ керосинъ. Эти четыре названныхъ порта и нѣсколько неназванныхъ (по незначительности вывоза) отправляютъ свои грузы въ порты Чернаго и Азовскаго морей и Дуная. Въ таблицѣ № 5-й приведены данныя за десятилѣтіе о привозѣ нефтяныхъ продуктовъ въ 11 важнѣйшихъ портовъ. Признакомъ для выдѣленія портовъ въ группу важнѣйшихъ послужило полученіе ими хотя-бы за одинъ годъ десятилѣтія не менѣе 50 тыс. пуд. всѣхъ продуктовъ. Самымъ крупнымъ портомъ по полученію нефтяныхъ продуктовъ является Одесса, фигурирующая, какъ мы только что указали, и какъ замѣтный пунктъ вывоза. Здѣсь кстати упомянуть, что вообще для каждаго порта имѣютъ мѣсто одновременно и ввозъ и вывозъ, но порты, выдѣленные нами въ группу вывозящихъ, имѣютъ ничтожный ввозъ, и, наоборотъ, ввозящихъ 11 портовъ имѣютъ ничтожный вывозъ. Единственнымъ исключеніемъ изъ этого правила является Одесса, которая при большомъ ввозѣ имѣетъ также и значительный вывозъ. Въ среднемъ за десятилѣтіе въ Одессу ввозилось ежегодно 5.968 тыс. пуд., изъ которыхъ керосина 4.874 тыс. п.—81,7%, нефтяныхъ остатковъ—720 тыс. п.—12,1%, смазочныхъ маслъ 345 тыс. п.—5,8%, привозъ сырой нефти ничтоженъ. Разсматривая измѣненія привоза въ Одессу по годамъ, можно констатировать, что привозъ нефтяныхъ остатковъ, хотя и съ большими колебаніями, съ теченіемъ времени сильно возрастаетъ (въ первое пятилѣтіе привозилось ежегодно въ среднемъ—319 тыс. п., во второе—1.121 тыс. п.), привозъ керосина также увеличивается, но не столь

быстро и съ еще болѣе рѣзкими по годамъ колебаніями, чѣмъ нефтяные продукты (въ первое пятилѣтіе привозилось въ среднемъ ежегодно 5.010 тыс. п., во второе—6.737 т. п.); что касается смазочныхъ маслъ, то въ измѣненіяхъ привоза ихъ не замѣчается никакой тенденціи.

Изъ другихъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей болѣе 100 т. п. въ среднемъ ежегодно получаютъ только Николаевъ, Севастополь и Херсонъ, и изъ Дунайскихъ портовъ—Рени. Въ эти порта, какъ и во всѣ другіе, привозятъ почти исключительно одинъ керосинъ, привозъ нефтяныхъ остатковъ и смазочныхъ маслъ лишь въ видѣ исключенія для нѣкоторыхъ портовъ достигаетъ количествъ, измѣряемыхъ десятками тыс. пудовъ. Средній ежегодный привозъ нефтяныхъ продуктовъ въ Николаевъ выражается 565 тыс. п. (керосина 536), въ Севастополь—336 тыс. п. (керосина 234 т., нефт. остатковъ, привозъ которыхъ начался съ 1898 г., 86 тыс. п.), въ Херсонъ—186 тыс. п. (керосина 153, смазочнаго масла 26), Рени—459 тыс. пуд., только керосинъ. Привозъ керосина въ Севастополь, Херсонъ и Рени въ послѣдніе годы замѣтно уменьшается.

ГЛАВА II.

ОБЩІЯ УСЛОВІЯ ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЯНЫХЪ ГРУЗОВЪ.

I. Водная перевозка.

Главная масса нефтяныхъ продуктовъ, предназначенная для внутренняго потребленія, прежде чѣмъ попасть на желѣзнодорожную сѣть, идетъ, какъ мы уже говорили въ первой главѣ, воднымъ путемъ и распредѣляется между пристанями Волжскаго бассейна, а потому необходимо въ общихъ чертахъ охарактеризовать условія доставки нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку до Астрахани, а затѣмъ сказать объ общихъ условіяхъ перевозки по Волгѣ.

Морская перевозка.

Относительно морской перевозки мы здѣсь повторимъ почти то-же, что было нами сказано въ изданіи „Волга". Путь отъ Баку до Астрахани опредѣляется приблизительно въ 900 верстъ; насколько свободно идутъ суда первыя $^{5}/_{6}$ пути, настолько полна всякихъ затрудненій послѣдняя часть. Начало этой части пути почти совпадаетъ съ устьями Волги, собственно того рукава, по которому совершается судоходство. Причиной затрудненій является обмелѣніе устьевъ Волги и сѣверо-восточной части Каспійскаго моря; эта часть не превышаетъ глубины 11—12 футъ. Глубина въ 15 футъ встрѣчается лишь въ 65 верстахъ отъ берега. Въ самомъ устьѣ глубина фарватера не больше 9 фут., а на меляхъ доходитъ до 4 ф. Уже отсюда видно, что Волга даже въ устьѣ недоступна для морскихъ грузовыхъ судовъ.

Не меньшее значеніе для судоходства имѣютъ дующіе въ сѣверо-восточной части Каспійскаго моря вѣтра. Сильные сѣверо-западные вѣтра гонятъ воду въ море и способствуютъ значительному обмелѣнію устьевъ Волги и фарватера, ведущаго въ море, понижая уровень воды съ 10—12 ф. до 2—4 футъ. Въ подобныхъ случаяхъ всякое движеніе въ устьяхъ Волги и на взморьѣ прекращается. Суда ждутъ обратнаго, юго-восточнаго вѣтра, нагоняющаго воду съ моря.

Съ подобными естественными условіями приходится считаться Каспійскому нефтяному флоту. Глубоко-сидящія, нагруженныя нефтью морскія суда останавливаются на взморьѣ, не входя въ Волгу, и грузъ не доходитъ на нихъ до первой станціи отправленія—Астрахани. Пройдя около 750 верстъ нефтяныя суда становятся на якорь для передачи груза. Для выясненія значенія этого обстоятельства въ дѣлѣ нефтяного транзита необходимо ознакомиться съ размѣрами и составомъ Каспійскаго флота.

Перевозка нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку въ Астрахань производится наливнымъ флотомъ—паровымъ и парусным.

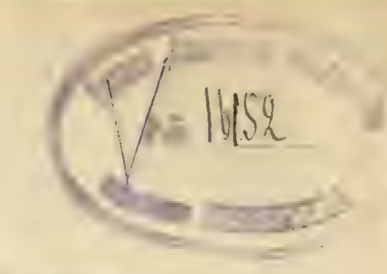
По свѣдѣніямъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія къ 1-му января 1902 г. на Каспійскомъ морѣ было паровыхъ судовъ:

Пассаж. и почт.-пасс. .	5	съ	чистой	вмѣст.	2.942,15	тоннъ
Товаро-пассажир.	61	„	„	„	23.125,35	„
Товарныхъ	23	„	„	„	7.915,07	„
Наливныхъ	127	„	„	„	82.986,77	„
Буксирныхъ и служебн.	45	„	„	„	3.045,89	„
Всего . . .	261	„	„	„	120.015,23	„

Наливной флотъ составляетъ 48,7°/₀ всего количества судовъ, по вмѣстимости—69,1°/₀.

О наливномъ флотѣ Каспійскаго моря въ 1903 году подробныя свѣдѣнія даны въ „Обзорѣ нефтяной промышленности“; здѣсь мы сдѣлаемъ только краткое извлеченіе изъ этого „Обзора“... на 1-е января 1904 г. числилось паровыхъ шхунъ 134 и парусныхъ 153. Изъ общаго числа 287 наливныхъ судовъ емкостью въ 8.299.524 куб. фута, на долю паровыхъ приходится 46,7°/₀ по количеству и 64,2°/₀—по емкости; на долю-же парусныхъ—53,3°/₀—количества и 35,8°/₀—емкости. Между парусными судами преобладала емкость отъ 10.000 до 25.000 куб. футовъ, а между паровыми—40, или 29,8°/₀, имѣли емкость въ предѣлахъ 20.000—30.000 куб. футовъ, и 69, или 51,5°/₀, имѣли емкость въ предѣлахъ 35.000—55.000. Судовъ наибольшей вмѣстимости—60.000—72.000 куб. фут.—было 15, или 11,2°/₀; въ 1902 году послѣднихъ судовъ было 11, или 8,7°/₀.

Какъ мы видѣли, благодаря глубокой посадкѣ, шхуны не могутъ идти дальше 12 фут. Шхуны съ большей емкостью



принуждены останавливаться еще на большей глубинѣ. Такимъ образомъ, мелководье устьевъ Волги и взморья, съ одной стороны, и большая емкость судовъ—съ другой, повели къ дальнѣйшему сокращенію морской части пути. Въ зависимости отъ этого и продолжительность перевозки нефтяныхъ продуктовъ отъ Баку до рейда значительно сократилась. Въ настоящее время паровая шхуна идетъ, примѣрно, по такому расчету:

ходъ отъ Баку до рейда . . .	34	часа
стоянка на 12 фут. рейдѣ . .	4	„
ходъ отъ рейда до Баку . . .	32	„
стоянка въ Баку за нагрузкой.	3	„

Словомъ, продолжительность рейса равна 73 часамъ. Конечно, въ иныхъ случаяхъ она немного больше. Но все-же при такомъ ходѣ судно дѣлаетъ отъ 7 до 9 полныхъ рейсовъ въ мѣсяцъ. Оборотъ парусного судна вполнѣ зависитъ отъ болѣе или менѣе благопріятной погоды и можетъ требовать отъ 6 дней до 1-го мѣсяца и болѣе.

12 футовой рейдъ находится въ 155 верстахъ отъ Астрахани, близъ острова Четырехбугорнаго, и представляетъ собою морской фарватеръ, непосредственно переходящій въ фарватеръ устьевъ Волги. Такимъ образомъ, „12 футъ“ не есть строго опредѣленное мѣсто, какой-нибудь затонъ, бухта. Суда останавливаются въ открытомъ морѣ. Если имѣть въ виду, что осадка морскихъ шхунъ колеблется въ предѣлахъ отъ 9 до 14 фут., то станетъ понятнымъ, какъ велико водное пространство, на протяженіи котораго происходитъ передача груза морскимъ флотомъ—волжскому. Раньше, до средины восьмидесятыхъ годовъ, когда среди паровыхъ шхунъ преобладали суда съ осадкою до 9 футъ, мѣсто остановки лежало ближе къ Астрахани и носило названіе „9 футъ“; но съ восьмидесятыхъ годовъ начали появляться шхуны большей осадки. Имъ приходилось останавливаться въ хвостѣ каравана судовъ, постепенно отступая въ море. Къ срединѣ восьмидесятыхъ годовъ опредѣлилось положеніе, которое существуетъ и въ настоящее время. Но отступленіе судовъ въ море не остановилось. Съ увеличеніемъ осадки судно должно искать болѣе глубокаго мѣста; нѣкоторыя шхуны останавливаются на глубинѣ 15 футъ.

На рейдѣ морскія суда изъ Баку встрѣчаются съ рейдо-

выми изъ Астрахани. Движеніе судовъ въ теченіе дня выражается въ предѣлахъ отъ 70 до 100, провозъ—до 1.700.000 пудовъ груза. Такая значительная операція вынудила всѣ сколько-нибудь значительныя фирмы держать на рейдѣ особыя суда съ жилыми помѣщеніями для администраціи. Для этой цѣли фирмы держатъ на рейдѣ стаціонеры.

Такимъ образомъ, „12 футовой рейдъ" представляетъ собою своеобразное поселеніе, разбросанное на очень значительномъ пространствѣ водной поверхности. Жизнь на рейдѣ начинается съ открытіемъ навигаціи. По окончаніи навигаціоннаго періода, стаціонеры уводятся въ Астрахань, и жизнь на рейдѣ замираетъ до весны.

Когда шхуна прибудетъ на рейдъ, она условными сигналами даетъ знать о приходѣ агентству. Тотчасъ-же пароходъ отправляетъ судовыя бумаги въ таможню: реестръ товаровъ и (такъ называемый) валовой паспортъ. Къ шхунѣ подводятся суда, прибывшія изъ Астрахани, и съ помощью насоса нефть перекачивается въ эти суда. Насосы имѣются на всякой паровой шхунѣ. Съ парусныхъ шхунъ перекачка производится съ помощью нефтекачекъ съ провѣрками груза чрезъ мѣрники, имѣющіеся на нефтекачкахъ. Конечно, во время сильнаго волненія перекачка невозможна, и тогда суда стоятъ и теряютъ на простоѣ. Необходимымъ условіемъ успѣшности подобной операціи является возможность регулированія движенія судовъ. Это достигается, во-первыхъ, благодаря правильности парового транспорта, позволяющаго дѣлать точные расчеты прихода и отхода судовъ, какъ изъ Баку на рейдъ, такъ и изъ Астрахани туда-же; во-вторыхъ, къ услугамъ нефтеторговцевъ и судовладѣльцевъ есть телеграфъ, который работаетъ на рейдѣ съ 1895 года. Телеграфъ оказываетъ огромную услугу фирмамъ, такъ какъ, благодаря быстротѣ сообщенія, онѣ всегда освѣдомлены о положеніи дѣлъ на рейдѣ.

А дѣла на рейдѣ не всегда идутъ хорошо. Кромѣ уже отмѣченной, причиняющей иногда крупныя затрудненія, необходимости перекачки, есть и другія обстоятельства, тяжело ложащіяся на накладные расходы. Къ таковымъ относится существованіе такъ называемаго „Осередка" и другихъ розсыпей, отдѣляющихъ взморье отъ Волги. Обмелѣніе это, особенно „О с е р е д к а", находящееся противъ четырехбугорнаго маяка

(„Вышки“) за послѣдніе три года приняло угрожающіе размѣры. Несмотря на вешнюю прибыль, во время штиля, на „Осередкѣ“ глубина равняется 11—12 четвертямъ, при выгонныхъ-же вѣтрахъ глубина доходитъ до 5—7 четвертей. Подобное положеніе вещей ведетъ къ простоямъ. Отъ рейда нефтяныя суда идутъ по Бахтемиру, одному изъ рукавовъ Волги. Онъ имѣетъ протяженіе, считая отъ Астрахани до Бирючьей косы, около 95 верстъ. Несмотря на обиліе отмелей, называемыхъ розсыпями, онъ предпочитается всѣмъ остальнымъ рукавамъ Волги, потому что глубже ихъ при устьѣ.

Необходимость перегрузки нефтяныхъ продуктовъ повела къ образованію въ волжскомъ флотѣ особой флотиліи. Если морскія суда не могутъ проходить до Астрахани вслѣдствіе мелководья, то рѣчныя не выводятся на взморье по недостаточности ихъ крѣпленія. Морское волненіе ихъ быстро расшатываетъ. Поэтому грузъ перекачивается на такъ называемую полуморскую баржу, общаго типа съ рѣчной, но приспособленную для плаванія по морю. Съ развитіемъ грузового движенія быстро растетъ и эта передаточная флотилія. За навигацію 1902 года она состояла: изъ 53 пароходовъ, считая и дежурные на 12 фут. рейдѣ; изъ 260 желѣзныхъ и деревянныхъ, съ желѣзными цистернами, баржей съ полезной емкостью до 14 милл. пуд. Провозная способность этого флота опредѣляется отъ 360 до 400 милл. пуд. въ навигацію За навигацію 1903 г. рейдовый флотъ состоялъ изъ 236 баржей; смотря по надобности часть рейдовыхъ баржей перевозится на рѣку (см. приложеніе, № 6).

Путь отъ рейда до Астрахани грузовыя суда проходятъ въ 35—40 часовъ. На обратный путь требуется 19 часовъ.

„Какіе излишніе расходы несетъ промышленность—говоритъ г. Одинцовъ *)—благодаря необходимости двойной перегрузки, можно видѣть изъ сравненія наиболѣе дешевыхъ мазутныхъ фрахтовъ съ пуда-версты:

отъ Баку до Астрахани	0,0018—0,0060
„ Астрахани до Царицына	0,0017—0,0026
„ „ „ Нижняго	0,0019—0,0034
„ „ „ Рыбинска	0,0020—0,0031
„ 12' рейда до Астрахани	0,0058—0,0094

*) «О современ. положеніи нефтяныхъ перевозокъ», стр. 61.

Принявъ разницу между фрахтами рѣчными и рейдовыми въ 0,003 коп., получимъ, что только за одни нефтяные грузы (300 мил. пуд.) было переплачено (за 120 верстъ) болѣе 1 мил. руб. На другіе грузы, перевозимые въ количествѣ 60 мил. пуд., фрахтъ также почти вдвое выше рѣчныхъ и морскихъ, а потому и за нихъ переплачивается до 450.000 руб. Слѣдовательно, переплачивается совершенно непроизводительно не менѣе $1^1/_2$ мил. руб. Но къ этому слѣдуетъ прибавить расходы, не поддающіеся столь точному учету, происходящіе: отъ необходимости содержать на рейдѣ обширную администрацію, напрасныхъ простоевъ вслѣдствіе невозможности перегрузки во время вѣтровъ, отъ аварій съ судами на рейдѣ и на пути—отъ вѣтровъ и во время заморозковъ и т. п.

Даже эти краткія данныя указываютъ на настоятельную необходимость устройства болѣе глубокаго пути.

По приходѣ въ Астрахань судно съ грузомъ становится въ причальную линію. Грузъ или перекачивается въ береговые склады фирмъ, или въ рѣчныя баржи, и тогда идетъ въ этихъ баржахъ вверхъ по Волгѣ до мѣста назначенія. А рейдовыя суда, сейчасъ-же послѣ разгрузки, идутъ на рейдъ за новой партіей груза.

Намѣтивъ въ общихъ чертахъ ходъ морской перевозки для нефтяныхъ продуктовъ, обратимся къ разсмотрѣнію стоимости таковой. Прежде всего надо замѣтить, что при наливной перевозкѣ *размѣръ фрахта* находится въ тѣсной связи съ размѣромъ условленной при установкѣ фрахта утечки; если на мѣстѣ назначенія окажется недостача, превышающая условленную утечку,—то за излишекъ перевозчикъ не получаетъ фрахта и кромѣ того долженъ уплатить кладчику стоимость этого излишка; наоборотъ—сбереженное количество идетъ обыкновенно въ пользу грузовладѣльца. Отсюда видно, что кладчикъ, допуская извѣстный большій или меньшій процентъ утечки, соотвѣтственно уменьшитъ или увеличитъ фрахтъ; въ желѣзныхъ судахъ утечка почти равна нулю, въ деревянныхъ же доходитъ до значительныхъ размѣровъ, почему кладчикъ помимо другихъ соображеній о срокѣ доставки, общей сохранности своего груза,—можетъ предложить пароходовладѣльцу фрахтъ болѣе высокій.

Таково общее положеніе, и мы видимъ, что прежде раз-

ница во фрахтахъ на паровыхъ и парусныхъ судахъ ясно различалась; такъ, въ 1889 г. за перевозку нефтяныхъ остатковъ изъ Баку до 9—12 футоваго рейда существовали фрахты:

на паровыхъ судахъ . . . . 5—6 коп.
въ среднемъ около . . . . $5^1/_2$ „
на парусныхъ судахъ . . . . $4—5^1/_2$ „
въ среднемъ около . . . . $4^1/_2$ „

Въ послѣдніе же годы мы имѣемъ такіе фрахты:

	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.
На паровыхъ судахъ.					
Перевозка остатковъ и нефти отъ Баку до 12′ рейда . . .	$1^1/_2—1^3/_4$	$1—1^1/_4$	$1^3/_4—2$	$1^1/_2—1^3/_4$	$1^1/_8—1^1/_2$
Перевозка керосина .	$2^3/_4$	$2^1/_4$	$3—3^1/_4$	$2^1/_2$	$1^1/_2—2$
Перевозка остатковъ и нефти отъ Баку до Астрахани . . .	$2—2^1/_4$	2	$2^1/_2$	$2^1/_4—2^1/_2$	$2—2^1/_8$
Перевозка остатковъ, нефти и керосина отъ 12′ рейда до Астрахани . . .	$^3/_4$	$^3/_4$	$^7/_8$	$^7/_8$	$^6/_8—^7/_8$
На парусныхъ судахъ					
Отъ Баку до 12 ф. рейда	2	$1^3/_4—2$	$2^1/_4$	2	$1^1/_2—2$

Здѣсь мы видимъ, что фрахтъ на парусныхъ судахъ какъ бы выше фрахта паровыхъ судовъ; но это объясняется тѣмъ, что фрахты при перевозкѣ паровыми судами заключаются на полную навигацію, между тѣмъ какъ при парусныхъ судахъ фрахтъ обусловливается на каждый рейсъ отдѣльно; изрѣдка и въ послѣднемъ случаѣ заключаются фрахты на полную навигацію, и тогда они опредѣляются, какъ въ 1903 г., въ $1^5/_8—1^1/_2$ к. со скидкою 1% на утечку. Вообще парусному флоту даютъ работу тогда, когда занятъ весь паровой флотъ, почему его начинаютъ все чаще приспособлять къ перевозкѣ сухихъ грузовъ—преимущественно лѣса. Предполагали, что въ навигацію 1904 г. будетъ рейсировать самое ограниченное количество парусныхъ шхунъ и то по перевозкѣ бензина и бочечнаго груза.

Установившійся за послѣдніе годы низкій уровень фрахта создалъ важный вопросъ для судовладѣльцевъ: стали говорить

о союзѣ каспійскихъ судовладѣльцевъ, съ цѣлью создать нормировку количества рейсовъ и цѣнъ на фрахтъ. Для достиженія этихъ цѣлей весь наливной флотъ раздѣляется на пять разрядовъ: къ 1-му разряду отнесены шхуны, имѣющія грузоподъемность до 40.000 пуд.; для нихъ опредѣлено 20—25 рейсовъ за всю навигацію, фрахтъ: Баку—12′ рейдъ—2 коп. съ пуда. Ко второму разряду относятся тѣ суда, которыя вмѣщаютъ свыше 40 т. п. до 65 т. п.; для нихъ—33 рейса въ навигацію, фрахтъ—$1^3/_4$ коп.; къ третьему разряду относятся суда, имѣющія грузоподъемность свыше 65.000 пуд., для этихъ опредѣлено 48 рейсовъ, фрахтъ—$1^5/_8$. Къ четвертому и пятому разрядамъ относятся паровыя суда, принадлежащія самимъ экспортерамъ, т. е. Т-ву Бр. Нобель, О-ву „Мазутъ“, Т./Д. Захаровъ и Скрѣпинскій, Т./Д. Е. И. Лбовой и С-я, Бр. Буніятовы и др. Для этихъ судовъ число рейсовъ опредѣлено 60 для мазута и нефти, 54—для керосина. Такимъ образомъ, основныя положенія создавшагося союза сводятся къ тому, что судовладѣльцы будутъ получать отъ экспортеровъ вмѣсто $1^1/_8$ коп.—$1^5/_8$ коп. *) (въ среднемъ—принявъ плату по категоріямъ шхунъ); количество рейсовъ значительно сокращается, товаръ перевозится по мѣрѣ его надобности. Къ этому союзу присоединились и астраханскіе владѣльцы паровыхъ морскихъ и рейдовыхъ судовъ, обязавшись увеличить число рейдовыхъ судовъ и баржъ до количества, гарантирующаго безостановочное транспортированіе съ рейда на Волгу.

При отправкѣ нефтяныхъ остатковъ и нефти изъ Баку до 12-футоваго астраханскаго рейда судовладѣлецъ получаетъ сверхъ фрахта также и топливо, составляющее въ среднемъ 4—$4^1/_2$% общаго количества перевозимаго продукта; при отправкѣ же до Астрахани ему прибавляется еще 2% на топливо отъ рейда до Астрахани и на утечку при перекачкѣ на рейдѣ въ рѣчныя суда и по пути отъ рейда до Астрахани. При отправкѣ керосина до 12-футоваго рейда судовладѣльцу сверхъ фрахта также отпускается топливо; количество остатковъ или нефти, отпус-

*) По извѣстіямъ изъ Астрахани, предъ началомъ навигаціи 1904 г. синдикатъ принялъ на перевозку груза всего лишь около 50 мил. п., между тѣмъ его шхуны могутъ перевести въ навигацію не менѣе 100 м. п. Фрахтъ установленъ $1^3/_4$ к. п. Частныя-же шхуны работаютъ по $1^1/_4$—$1^1/_2$ коп. Въ виду этого синдикатъ намѣренъ сдѣлать скидку, съ тѣмъ расчетомъ, чтобы всѣ суда обезпечить нужнымъ количествомъ груза. Шхунъ у самихъ экспортеровъ насчитывается всего около 60.

каемой для этой цѣли, составляетъ также $4-4^{1}/_{2}$% общаго количества перевозимаго груза. При отправкѣ же въ Астрахань или далѣе на волжскія пристани фрахты обыкновенно устанавливаются безъ топлива, которое пріобрѣтается судовладѣльцемъ на свой счетъ.

Рѣчная перевозка.

Вопросъ о борьбѣ съ мелководьемъ Волги, такъ же, какъ и объ упорядоченіи затоновъ, является главнымъ вопросомъ торгово-промышленнаго міра Волжскаго бассейна и предметомъ постоянныхъ заботъ правительства. Не говоря объ отсутствіи усовершенствованныхъ приспособленій для нагрузки и разгрузки товаровъ, большинство затоновъ и пристаней не имѣетъ хорошо устроенныхъ причальныхъ линій и удобныхъ подъѣздныхъ путей. Но если отсутствіе или несовершенство разгрузочныхъ приспособленій и подъѣздныхъ путей отражается невыгодно на грузовомъ движеніи по водянымъ путямъ въ смыслѣ сокращенія числа рейсовъ,—ибо, если-бы передача грузовъ совершалась быстрѣе, суда успѣвали бы совершать большее число рейсовъ въ одну и ту же навигацію,—то значительнымъ зломъ, наиболѣе ощутительнымъ для судоваго промысла, является необезпеченность судовъ во время зимней ихъ стоянки.

Весь значительный флотъ рѣки Волги, плавающій между Рыбинскомъ и Астраханью, размѣщается на зиму въ 140 зимовочныхъ пунктахъ и затонахъ.

Главнѣйшіе пункты и затоны (съ количествомъ зимующихъ судовъ не менѣе 40) почти совпадаютъ съ главнѣйшими пунктами передачи грузовъ; изъ этихъ главнѣйшихъ пунктовъ можно указать на слѣдующіе: Рыбинскъ, Ярославль, Кострома, Кинешма, Городецъ, Нижній-Новгородъ, Казань, Самара, Сызрань, Саратовъ, Царицынъ, Астрахань.

Въ этихъ пунктахъ и затонахъ зимуетъ около 3.600 паровыхъ и непаровыхъ судовъ, т. е. около 55% всего количества судовъ, плавающихъ на разсматриваемомъ участкѣ Волги.

Значительное большинство затоновъ и зимовочныхъ пунктовъ, какъ находящихся въ районѣ указанныхъ выше городовъ, такъ и разбросанныхъ въ разныхъ частяхъ Волги, представляетъ собою или занесенныя рѣчными отложеніями воложки, или отмытыя полою водою и закрытыя низкими косами части береговъ или острововъ, и потому эти затоны и пункты совершенно

не обезпечены отъ ледохода, ежегодно срѣзывающаго въ среднемъ около 55 зимующихъ въ нихъ паровыхъ и непаровыхъ судовъ. Ежегодные убытки отъ поврежденій ледоходомъ судовъ и грузовъ, въ среднемъ, не менѣе 100.000 руб.

Для уменьшенія указанныхъ выше потерь, испытываемыхъ ежегодно волжскимъ судоходствомъ, Мин. Пут. Сообщ. производило и производитъ рядъ работъ по улучшенію, углубленію и расчисткѣ затоновъ и обезпеченію ихъ отъ ледохода. Что касается самого фарватера р. Волги, то въ настоящее время особенное вниманіе обращено на землечерпаніе. При возникновеніи затрудненій на перекатахъ землечерпательная машина приноситъ очевидную пользу; съ помощью машины мелкое мѣсто въ короткое время можетъ быть расчищено и затрудненія судоходству устранены.

Таковъ, въ общихъ чертахъ путь по Волгѣ; ясно, что рѣка эта, перевозящая до 2.150 милл. всякаго груза, заслуживаетъ самаго большого вниманія, для улучшенія этого пути можно и должно затрачивать десятки милліоновъ рублей; ясно также, что до 300 мил. пуд. нефтяныхъ продуктовъ, дѣлающихъ на своемъ пути по Волги—отъ Астрахани до Рыбинска и выше, свыше 2½ тыс. верстъ, требуютъ для себя значительнаго флота, какъ парового, такъ и не парового. Поэтому, на описаніи волжскаго флота слѣдуетъ остановиться подробнѣе.

По офиціальнымъ переписямъ флота, произведеннымъ въ 1884, 1890, 1895 и 1900 г.г. всѣхъ судовъ—паровыхъ и не паровыхъ—въ бассейнѣ р. Волги плавало:

	Число судовъ	Увелич. по сравн. съ предыд. годами		Число судовъ во всѣхъ внут. водахъ	% волж. судовъ ко всему числу
1884	6.561	—	%	21.341	30.7
1890	6.943	382	5.9	21.949	31.7
1895	8.992	2.049	29.5	23.119	38.8
1900	9.968	976	10.9	26.154	38.1

Паровой флотъ этого бассейна представляется слѣд. табл.:

Годы.	Число судовъ	Приростъ		Число номин. силъ.	Приростъ		Ко всему пар. флоту волжск. составляетъ	
		Абсол.	Относ.		Абсол.	Относ.	По числу судовъ	По числу силъ.
1884	665	—	—	47.880	—	—	53.4%	66.4%
1890	1.015	350	52.5	69.020	21.140	44.2	55.6	66.9
1895	1.392	377	37.1	85.404	16.384	23.7	54.8	65.9
1900	1.718	326	23.4	106.576	21.112	24.7	52.1	64.6

Паровой флотъ на всѣхъ внутреннихъ водахъ съ 1884 по 1900 г. увеличился съ 1.246 до 2.295-ти, т. е. на 2.049 судовъ или на 164,4%, а по числу номинальныхъ силъ съ 72.105 до 165.004, т. е. на 92.899 силъ или на 128,8%; волжскій паровой флотъ за то-же время возросъ на 1.053 судна или на 159,8%, а по числу силъ на 58.636 силъ или на 122,5%, откуда видно, что приростъ волжскаго парового флота отстаетъ отъ средняго прироста всего флота. Какъ по числу судовъ, такъ въ особенности по количеству силъ, волжскій паровой флотъ составляетъ значительно больше половины всего внутренняго парового флота Европейской Россіи. По среднему числу силъ, приходящемуся на одно судно, волжскій флотъ значительно выше флота другихъ рѣкъ; въ годы переписи на одно судно приходилось силъ (въ среднемъ): 1884—72, 1890—68, въ 1895 и 1900—62.

По своему назначенію паровыя суда волжскаго бассейна распредѣлялись въ 1900 г. такъ: *)

	По Волгѣ ниже Рыбинска	По Волгѣ выше Рыбинска	По Окѣ.	Всего.
Пассажирскихъ .	121	11	11	143
Товаро-пассаж. .	133	6	17	156
Товарныхъ . .	19	—	—	19
Буксиро-пассаж.	96	—	6	102
Буксирныхъ . .	1.077	27	55	1.159
Туерныхъ . . .	—	7	—	7
Служебныхъ . .	102	13	17	132

Ко всему сказанному о паровомъ флотѣ необходимо сдѣлать поправку: въ своихъ вычисленіяхъ мы руководились изданіемъ „Рѣчной флотъ Европейской Россіи по переписи 1900 г.“; но послѣ этого изданія вышелъ „Списокъ паровыхъ судовъ по переписи 1900 г.“, куда включены еще 49 парох., свѣдѣнія о которыхъ поступили въ отдѣлъ статистики М. П. С. послѣ разработки и напечатанія „Рѣчного Флота“. Такимъ образомъ, число плававшихъ въ 1900 году паровыхъ судовъ по всѣмъ внутреннимъ водамъ Россіи было 3.344, изъ которыхъ 3.188 пароходовъ принадлежали частнымъ лицамъ и обществамъ, а остальныя 156—министерству путей сообщенія. Тотъ же „Списокъ паровыхъ судовъ“ даетъ намъ и другую поправку, заключающуюся въ томъ, что въ бассейнѣ рѣки Волги плавало въ 1900 г. не 1.718

*) На Волгѣ имѣются и наливные пароходы: такъ, у Т-ва Бр. Нобель въ 1902 г. ихъ было 8 съ общей грузоподъемностью 372.500 пуд. керосина.

пароходовъ, а 1799, изъ которыхъ 1759 принадлежало частнымъ лицамъ и обществамъ, а 40—министерству путей сообщенія; очевидно, въ изданіи „Рѣчной Флотъ“ перераспредѣленіе всего количества по бассейнамъ произошло не совсѣмъ правильно, ибо „Списокъ“ даетъ намъ поименно пароходы для каждаго бассейна. Къ сожалѣнію, по этому „Списку“ невозможно провѣрить изданіе „Рѣчной Флотъ“, какія суда въ этомъ изданіи были пропущены или неправильно распредѣлены по бассейнамъ,—поэтому мы оказались вынужденными ограничиться разработкой только данныхъ одного изданія—„Рѣчной Флотъ“, совершенно игнорируя „Списокъ“; это обстоятельство, въ общемъ, не измѣняетъ нашихъ выводовъ относительно коэффиціентовъ прироста судовъ и увеличенія номинальныхъ силъ. Но количество паровыхъ судовъ волжскаго бассейна для 1900 г. мы должны принять обязательно съ поправкой для того, чтобы въ послѣдующемъ правильнѣе опредѣлить, сколько было потреблено топлива судами въ этомъ бассейнѣ въ 1903 году. Итакъ, для 1900 года мы беремъ число 1799.

По свѣдѣніямъ отдѣла статистики М. П. С., въ 1901 году для плаванія въ Волжскомъ бассейнѣ было построено паровыхъ судовъ 60, а въ 1902 году—90, о 1903-мъ годѣ свѣдѣній еще нѣтъ, но мы возьмемъ для этого года средній ежегодный приростъ по переписямъ: для перваго шестилѣтія (1884—1890) этотъ приростъ составлялъ—58,2, для второго пятилѣтія (1890—1895)—75,2; для третьяго (1895—1900)—81; изъ осторожности примемъ наивысшее среднее. Тогда общее количество паровыхъ судовъ, плавающихъ въ бассейнѣ Волги за послѣдніе годы, выразится:

въ 1900 г.—1799
„ 1901 г. 1859
„ 1902 г.—1499
„ 1903 г.—2030

Что касается непарового флота, то съ 1884 по 1900 г. число судовъ этого рода возросло съ 20.095 до 22.859, т. е. на 2.764 или на 13,7%,—приростъ ничтожный, если сравнить его съ приростомъ парового флота; грузоподъемность же его возросла съ 362.166 тыс. п. до 674.217 тыс.—на 312.051 т. п., т. е. на 86%.

Непаровой флотъ Волжскаго бассейна за то-же время измѣнялся такъ:

Годы	Числа судов.	Увел. по срав. съ пред. год.		Общая грузоподъемность.	Увел. грузов. по сравн. прош. год.		Средняя грузоп.	Волж. неп. фл. сост. % ко всему флоту.	
		Абс.	Отн.		Абс.	Отн.		по числу суд.	по грузопод.
1884	5896	—	—	183.366т.	—	—	31,1	29,3	50,6
1890	5928	32	0.5	206.887т.	23.521	11,4	34,9	29,4	51,0
1895	7600	1.672	28.2	335.920т.	129.033	62,8	44,2	36,9	63,7
1900	8250	650	8.6	440.550т.	104.630	31,1	53,4	36,1	65,3

Волжскій непаровой флотъ по числу судовъ возросъ на 2.354 или на 39,9%, по грузоподъемной-же способности судовъ на 257.184 т. пудовъ или на 140,3%; въ то время какъ по числу судовъ волжскій непаровой флотъ составлялъ въ 1900 г. —36,1% всего непарового флота, по грузоподъемности онъ составлялъ 65,3%, т. е. около ²/₃ грузоподъемности флота на всѣхъ внутреннихъ водахъ.

Нефтяные остатки и сырая нефть перевозятся по Волгѣ почти всегда въ деревянныхъ судахъ; керосинъ, преимущественно,—въ желѣзныхъ; прочіе продукты—въ желѣзныхъ цистернахъ, помѣщенныхъ на судахъ, или въ тарахъ. По переписи 1900 г. непаровыхъ судовъ, служащихъ для перевозки нефтяныхъ продуктовъ, значится: деревянныхъ 1202 и желѣзныхъ 81, съ общей грузоподъемностью 138.580 т. п.; средняя грузоподъемность деревяннаго судна равняется 111,3 т. п., желѣзнаго 71,9 тыс.; послѣднее время строятся деревянныя баржи, подъемностью до 300 тыс., а желѣзн. до 230 т. п. Ранѣе подъ перевозку остатковъ поступали преимущественно старыя баржи, въ настоящее же время нашли болѣе выгоднымъ строить новыя въ виду того, что утечки въ нихъ меньше: новыя наливныя деревянныя баржи могутъ служить до 20 лѣтъ, ибо нефть, пропитывая дерево, предохраняетъ его отъ скораго гніенія. Въ прежнее время новая баржа, емкостью въ 100 т. пуд., стоила отъ 10 до 12 тыс. рублей; съ теченіемъ времени цѣны на пудъ емкости наливныхъ баржей падаютъ; теперь, въ среднемъ, опредѣляютъ цѣну въ 9 коп., а баржи большой грузоподъемности (200 тыс. п.) обходятся на пудъ емкости 5—6 коп.

Желѣзныя наливныя баржи, какъ показалъ опытъ, служатъ вдвое дольше деревянныхъ и имѣютъ еще тѣ преимущества, что почти не даютъ утечки и представляютъ меньшее сопротивленіе движенію, а потому быстроходнѣе; средняя стоимость одного пуда емкости равняется 67,7 коп.; въ послѣднее время баржи грузоподъемности 220—225 тыс. пуд. обходятся на пудъ емкости въ 42,2 коп. и даже 36,4 коп.

Загрязненіе Волги нефтяными продуктами, какъ извѣстно, вызвало образованіе въ 1902 году спеціальной правительственной комиссіи, подъ предсѣдательствомъ Н. П. Петрова, для изученія этого вопроса и для выработки мѣръ борьбы съ загрязненіемъ. Комиссія эта имѣла въ разныхъ городахъ рядъ совѣщаній съ судовладѣльцами, предъ которыми былъ поставленъ и вопросъ о замѣнѣ деревянныхъ баржей желѣзными. Не отрицая преимущества желѣзныхъ баржъ предъ деревянными, члены этихъ совѣщаній указывали на чрезвычайныя затрудненія, которыя могутъ возникнуть при обязательности введенія первыхъ: при дешевизнѣ фрахтовъ такая обязательность создаетъ монополію для крупныхъ капиталистовъ и разоритъ мелкихъ. Въ настоящее время этотъ вопросъ въ министерствѣ снятъ съ очереди.

Что наливной флотъ Волжскаго бассейна находится въ процессѣ безпрерывнаго роста, это—несомнѣнно. Мы не могли собрать свѣдѣній о вновь построенныхъ наливныхъ судахъ послѣ 1900 г.; въ этомъ отношеніи ничего намъ не даютъ и офиціальныя данныя, ежегодно собираемыя чрезъ начальниковъ дистанцій, такъ какъ въ нихъ не отдѣлены наливныя суда отъ прочаго непарового флота. Что общее количество наливныхъ судовъ послѣ 1900 г. возрастало, на это мы имѣемъ указанія нѣкоторыхъ судовладѣльцевъ, какъ, наприм., Т-во Бр. Нобель, Вост. О-во, О-во „Ока", Чернонӗбовъ и другихъ; изъ имѣющихся у насъ свѣдѣній можно видѣть, что каждая состоятельная фирма ежегодно строитъ по 2—по 3 баржи желѣзныхъ и по 5—6—деревянныхъ съ осадкой до 14 четв.

Баржи, въ которыхъ перевозится грузъ по Волгѣ, бываютъ различныхъ размѣромъ, преобладающимъ же типомъ являются съ осадкой до 14 четвертей.

Слѣдующая выдержка изъ „Доклада Тарифной Комиссіи 1890 г." знакомитъ насъ, какъ совершаютъ путь такія суда: „имѣя осадку въ полномъ грузу до 14-ти четвертей въ бла-

гопріятные годы, когда Волга многоводна, въ теченіе навигаціи доходятъ до Нижняго безъ отгрузки или *паузки*, (какъ называютъ на Волгѣ разгрузку одной баржи на нѣсколько); въ тѣже годы, когда Волга маловодна, безпрепятственно можно работать лишь весною, въ полую воду: лѣтомъ-же, при малой водѣ только на первомъ плесѣ, т. е. до Царицына, баржи могутъ идти съ полнымъ грузомъ, далѣе-же или должны отгружаться на попутныхъ пристаняхъ, или *паузиться*.

Паузка, кромѣ необходимости подать подъ перевозку того-же количества добавочныя перевозочныя средства, влечетъ за собою потерю времени (на ожиданіе новыхъ баржъ и перегрузку) и груза (утрата при перекачкѣ). Доставка добавочныхъ баржъ лежитъ на обязанности того лица, которому принадлежатъ подлежащія разгрузкѣ суда, т. е. или перевозчика, если грузъ сданъ на *вывозку* и идетъ въ баржахъ перевозчика, или грузовладѣльца, если грузъ сданъ на *выводку*, т. е. когда онъ идетъ въ баржахъ грузовладѣльца, перевозчикъ-же обязался только вывести его къ опредѣленной пристани. Количество необходимыхъ для паузки добавочныхъ баржей вполнѣ зависитъ отъ глубины существующей на перекатахъ.

Баржа, сидящая въ полномъ грузу 14 четвертей, при 13 четвертяхъ поднимаетъ приблизительно 90%, при 12-ти четвертяхъ—80% и т. д. на каждую четверть 10% менѣе; порожняя баржа сидитъ отъ 3 до 5 четвертей. Слѣдовательно, черезъ 9-четвертной перекатъ, напр., баржи могутъ проходить лишь при половинной нагрузкѣ, т. е. баржей потребуется вдвое; черезъ 8 четвертной перекатъ можно дать лишь 40% груза, т. е. баржей потребуется въ 2½ раза болѣе и т. д.

Выше Нижняго, какъ по верхней Волгѣ до Рыбинска, такъ и по Окѣ до Рязани, большія волжскія баржи могутъ проходить съ полнымъ грузомъ лишь первымъ рейсомъ при весеннемъ половодьи; во все-же остальное время года баржи берутъ значительно меньше груза. По Окѣ лѣтомъ приходится работать баржами значительно меньшаго размѣра и болѣе легкаго типа; такъ окскія баржи поднимаютъ maximum до 22 тыс. пуд., а при маловодьи нагружаются лишь 12—15.000 пуд.

Такимъ образомъ, Волга, выше Нижняго, и Ока получаютъ нефтяные остатки безъ перегрузки, такъ сказать, въ прямомъ

сообщенiи лишь одинъ разъ въ годъ; во все-же остальное время года перегрузка въ Нижнемъ обязательна, и, въ сущности, Нижнiй тогда является рынкомъ снабженiя этихъ районовъ, которые и цѣны свои регулируютъ по цѣнамъ, существующимъ въ Нижнемъ". [1])

Переходимъ къ вопросу о *продолжительности перевозки* отъ Астрахани до различныхъ пристаней. Здѣсь мы прежде всего воспользуемся прекрасной замѣткой, данной въ „Докладѣ тарифной коммиссiи 1889 года"—по этому вопросу. Общее положенiе съ того времени не измѣнилось. По Нижней Волгѣ, говоритъ коммиссiя, т. е. между Астраханью и Нижнимъ, на каждый плесъ приходится около 5—6 дней (самый медленный ходъ тяжелаго каравана считается 60 в. въ сутки, исключая остановки), такъ что на выводку баржи съ остатками изъ Астрахани въ Нижнiй требуется 25—30 дней. Считая на нагрузку и выгрузку 5 дней, а на обратную сводку баржи изъ Нижняго въ Астрахань 10—12 дней, мы получимъ, что полный оборотъ (при условiи немедленной нагрузки и выгрузки) баржа можетъ совершить въ 40—47 дней и, слѣдовательно, въ навигацiю можетъ легко обернуться 4 раза. Но такой оборотъ представляется исключенiемъ. Часто баржа подолгу задерживается въ Астрахани въ ожиданiи нагрузки; что-же касается выгрузки, то рѣдко баржа немедленно освобождается отъ груза; въ большинствѣ случаевъ она нѣкоторое время, а иногда и очень долго, служитъ хранилищемъ для груза, который часто, вовсе не переходя въ береговыя хранилища, непосредственно изъ баржи по частямъ, отпускается на пароходы, въ вагоны и пр. Такого рода выгрузка требуетъ не 2—3 дня, а мѣсяцъ и болѣе. Перевозчики, имѣющiе въ своемъ распоряженiи не болѣе одного парохода, если хотятъ эксплоатировать его вполнѣ, должны имѣть не менѣе тройного комплекта баржей: одинъ караванъ стоитъ въ Астрахани подъ нагрузкою, другой находится въ пути, а третiй въ Нижнемъ или на другихъ пристаняхъ подъ разгрузкою. Доставивъ по назначенiю полныя баржи, пароходъ тамъ бросаетъ ихъ и ведетъ внизъ освобожденный тѣмъ временемъ отъ груза караванъ, который затѣмъ оставляетъ въ Астрахани, а самъ съ дожидавшимися его уже погруженными баржами опять идетъ

[1]) „Докладъ Тариф. Ком.", 1890, стр. 24.

вверхъ. Такимъ образомъ, пароходъ работаетъ безостановочно и можетъ обернуться между Нижнимъ и Астраханью 5—6 разъ, баржа же въ то же самое время обернется не болѣе 2 разъ, такъ какъ будетъ находиться по 30—40 дней подъ нагрузкой и столько-же подъ выгрузкой. Для безостановочной-же работы 2-хъ пароходовъ нужно не менѣе пяти каравановъ.

Ввиду столь продолжительныхъ простоевъ, а также необходимости давать баржамъ въ малую воду значительно меньше груза, чѣмъ онѣ могутъ поднять, ясно, что для перевозки остатковъ по Волгѣ требуется, сравнительно, очень большой флотъ.

Сравнительное положеніе главнѣйшихъ пристаней Волги по отношенію къ срокамъ перевозки, въ связи съ продолжительностью навигаціи, видно изъ слѣдующей примѣрной таблицы.

Пристани	Время выхода перваго каравана изъ Астрах.	Время прибытія перваго каравана	Время выхода послѣдняго каравана изъ Астрахани.	Время прибытія послѣдняго каравана.	Продолжительность рейса отъ Астрахани.	Обратная сводка порожнихъ баржъ	Нагрузка и выгрузка (безъ простоя)	Продолжительность одного полнаго оборота (безъ простоя)	Число возможныхъ оборотовъ въ навигацію (при безостановочн. работѣ).
Царицынъ	конецъ марта	2—7 апрѣля	начало ноября	5—10 ноября	5—6 дней	2—3 дня	5	12—14	14—16
Саратовъ		9—14 апрѣля	15—25 октяб.	5 нояб.	10—12 дней	4—5 дней	5	19—22	10—11
Самара	начало апрѣля	16—21 апрѣля	5—10 октяб.	20—25 октяб.	15—18 дней	6—7 дней	5	26—30	7—8
Казань		23—28 апрѣля	25—30 сент.	15—20 октяб.	20—21 дней	8—10 дней	5	33—39	5—6
Нижній		30 апр. 5 мая	15—20 сент.	15—20 октяб.	25—30 дней	10—12 дней	5	40—47	4—5

Вопроса о продолжительности перевозки мы еще будемъ касаться при описаніи важнѣйшихъ пристаней; здѣсь же приведемъ типичный договоръ о доставкахъ,—уклоненія отъ него бываютъ незначительны.

По маклерской выпискѣ Т-ва Бр. Нобель доставщикъ

обязанъ буксировать баржи въ Астрахани или Могильномъ не позже сроковъ, назначенныхъ въ подробномъ распредѣленіи, и слѣдовать до мѣста назначенія, нигдѣ не останавливаясь въ пути безъ особо-уважительныхъ причинъ, причемъ срокъ перевозки грузовъ назначается слѣдующій: до *Царицына* 6 дней, *Камышина* 12 дней, *Саратова* 14 дней, *Батраковъ* и *Самары* 20 дней, *Казани* и *Чистополя* 30 дней, *Н.-Новгорода* и *Пьянаго Бора* 35 дней, *Сарапула* 36 дней, *Кинешмы* и *Костромы* 40 дней, *Ярославля*, *Рыбинска* и *Перми* 45 дней. За доставку мазута къ пристани назначенія позже вышеозначенныхъ сроковъ дѣлается скидка изъ фрахта въ размѣрѣ двадцати пяти копѣекъ съ каждой недоставленной въ срокъ тысячи пудовъ груза за каждыя просроченныя сутки. Въ случаѣ мелководья расходы на паузки и распаузки должны быть производимы за счетъ доставщика и при этомъ срокъ доставки увеличивается каждый разъ на три дня и въ общей сложности не болѣе десяти дней для всего пути. Если глубина перекатовъ между Астраханью и устьемъ рѣки Камы будетъ менѣе десяти четвертей, отъ устья рѣки Камы до Н.-Новгорода менѣе восьми четвертей и отъ Н.-Новгорода до Рыбинска менѣе шести четвертей, то общая сложность срока на распаузку баржей увеличивается еще на десять дней. Если грузъ будетъ забуксированъ въ Астрахани или Могильномъ своевременно и доставленъ до мѣста назначенія въ назначенные сроки, но вслѣдствіе поздняго времени или недостачи мѣста въ хранилищахъ или баржахъ Товарищества, не будетъ возможности принять и перекачать прибывшій мазутъ, то доставщикъ обязанъ баржи съ мазутомъ на свой счетъ поставить въ ближайшій затонъ по указанію агента Товарищества и всѣ расходы по зимовкѣ и на команду съ 1 ноября 1902 г. по 1-е марта 1903 г. относятся на счетъ Товарищества.

Всякій грузъ, принятый для перевозки, обыкновенно, остается на полной отвѣтственности доставщика вплоть до сдачи. Поэтому въ большинствѣ случаевъ доставщики принуждены, независимо отъ страхованія своихъ судовъ, *страховать* еще и грузы, принятые для доставки. Въ прежніе годы въ этомъ отношеніи нѣкоторое исключеніе представляли нефтяные грузы,—они въ большинствѣ случаевъ страховались самими кладчиками, доставщики отвѣчали только за несчастія, происшедшія по ихъ винѣ, за которыя страховыя общества не принимаютъ отвѣтственности.

Въ послѣднее время кладчики нефтяныхъ грузовъ стали возлагать отвѣтственность на доставщиковъ во всѣхъ случаяхъ, и страхованіе частью или полностью относить за послѣднихъ; исключеніемъ является Т-во Бр. Нобель,—эта фирма имѣетъ свой страховой капиталъ (до 8 мил. р.) и на доставщиковъ страхованіе возлагаетъ лишь въ половинномъ размѣрѣ, а остальную часть риска оставляетъ за счетъ своего капитала.

Условія страхованія рѣчныхъ грузовъ—вообще, и нефтяныхъ наливныхъ грузовъ особенно, предъявляемыя страховыми обществами къ волжскимъ судовладѣльцамъ, крайне тяжелы. Ввиду сильнаго развитія пожарныхъ убытковъ въ послѣдніе годы и для установленія средствъ борьбы съ этимъ явленіемъ, какъ извѣстно, въ 1901 года правительствомъ были организованы при страховомъ комитетѣ совѣщанія съ участіемъ представителей отъ страховыхъ обществъ. На этихъ совѣщаніяхъ, между прочимъ, были выяснены причины убыточности операцій по страхованію отъ огня, заключающіяся: а) въ недостаточномъ размѣрѣ тарифныхъ ставокъ, не покрывающихъ пожарныхъ убытковъ, б) въ преувеличенныхъ противъ дѣйствительной стоимости оцѣнкахъ и въ пріемѣ на страхъ опасныхъ рисковъ въ полной ихъ стоимости или съ незначительнымъ участіемъ въ нихъ страхователей, в) въ несоотвѣтствіи расходовъ по организаціи агентствъ, и г) во вредномъ вліяніи на дѣло конкуренціи между агентствами, особенно обострившейся въ послѣдніе годы. Для устраненія означенныхъ причинъ, вредно вліяющихъ на страховое дѣло, были выработаны и одобрены правительствомъ особыя правила страхованія отъ огня. Правила эти введены въ дѣйствіе, ввидѣ опыта на три года, съ 5-го января 1902 года.

Страховыя общества воспользовались случаемъ и одобренныя правительствомъ мѣры страхованія отъ огня, въ значительной части ихъ, примѣнили и къ страхованію грузовъ: повысили страховыя преміи, увеличили процентъ риска, оставляемаго на отвѣтственности страхователей, сократили скидки, главнымъ-же образомъ,—заключеніемъ страхового синдиката лишили страхователей возможности свободнаго, по своему желанію, перехода изъ одного общества—въ другое.

Интересное заявленіе по этому вопросу было передано судопромышленниками въ нижегородскій биржевой комитетъ 5-го февраля 1902 года. Вотъ что говорилось въ этомъ заявленіи:

„Съ 5-го января текущаго года, какъ извѣстно, страховыми обществами введены новые порядки въ страховомъ дѣлѣ. Порядки эти, въ общемъ, направлены *къ полному закрѣпощенію* страхователей. Страховыя общества, не справляясь съ интересами своихъ кліентовъ, рѣшили принудительнымъ способомъ закрѣпить послѣднихъ за собою, затрудняя свободный переходъ страхователей изъ одного въ другое и, вмѣстѣ съ тѣмъ, повысивъ, и безъ того крайне обременительныя, особенно для судоходной промышленности, ставки страховыхъ премій, при весьма стѣснительныхъ условіяхъ страхованія. Другими словами, страховыя общества, не дѣлая страхователей участниками въ своихъ прибыляхъ, рѣшили возмѣстить на нихъ свои посторонніе убытки, ничего общаго не имѣющіе съ волжскимъ судоходнымъ дѣломъ. Всѣ эти условія, произвольно диктуемыя страховыми обществами своимъ данникамъ-страхователямъ, крайне тяжелы, непосильны и ненормальны. Вслѣдствіе ненормальныхъ отношеній частныхъ страховыхъ обществъ къ страхователямъ, въ послѣдніе годы неоднократно былъ возбуждаемъ вопросъ, какъ среди волжскихъ судопромышленниковъ, такъ и въ мѣстной печати, объ организаціи взаимнаго страхованія судовъ и грузовъ. Вопросъ этотъ назрѣлъ и теперь является вполнѣ своевременнымъ; чтобы избавиться отъ обременительнаго произвола частныхъ страховыхъ обществъ—необходимо организовать свое общество взаимнаго страхованія, а потому имѣемъ честь просить—для обсужденія этого насущнаго и неотложнаго для насъ вопроса созвать экстренное общее собраніе членовъ нижегородскаго биржевого общества“.

Заявленіе это было доложено общему собранію членовъ нижегородскаго биржевого общества 15-го февраля. Собраніе нашло крайне желательнымъ организацію общества взаимнаго страхованія рѣчныхъ судовъ и грузовъ и для разработки проекта устава тоже избрало особую комиссію.

Далѣе этого дѣло организаціи общества взаимнаго страхованія не пошло...

Чтобы показать, каковы условія страховыхъ о-въ, достаточно привести выдержки изъ генеральнаго полиса Русскаго Ллойда. По рѣчному генеральному полису прежде всего страхователь обязывается страховать въ этомъ обществѣ всѣ безъ исключенія товары, какіе имъ будутъ отправляемы въ теченіе навига-

ціи. Отвѣтственность о-во принимаетъ на себя съ начала погрузки товара и кончаетъ съ первой остановкой по прибытіи къ мѣсту назначенія. Если требуется, чтобы грузъ оставался застрахованнымъ на стоянкѣ, по прибытіи на мѣсто, то объ этомъ требуется особое заявленіе съ опредѣленіемъ числа дней, въ теченіе которыхъ желательно имѣть грузъ застрахованнымъ на стоянкѣ съ точнымъ указаніемъ мѣста послѣдней.

За убытки и расходы, причиненные судамъ или застрахованнымъ товарамъ, посредственно, или непосредственно, ледоходомъ, прорѣзомъ или нажимомъ льда, о-во не отвѣчаетъ.

Замедленіе въ отправкѣ судовъ съ грузами, или запоздалая нагрузка уничтожаютъ страхованіе и общество освобождаетъ себя отъ всякой отвѣтственности. Страхованіе также теряетъ силу, если выгрузка на мѣстѣ назначенія (при условіи страхованія до окончанія выгрузки товара) будетъ замедлена.

На основаніи тѣхъ-же условій, застрахованные суда и грузы должны слѣдовать безостановочно, если этому не препятствуютъ состояніе воды или неблагопріятная погода. Остановка въ пути для распродажи товаровъ не допускается.

Отвѣтственность о-ва при перегрузкѣ по мѣстнымъ условіямъ судоходства, кромѣ Рыбинска, а также при паузкѣ или выгрузкѣ по случаю мелководья, догрузки и грузки въ пути слѣдованія продолжается *не больше трехъ сутокъ,* считая съ часа прибытія судна къ пункту перегрузки, паузки, выгрузки и догрузки, по истеченіи же этого срока отвѣтственность о-ва прекращается и возобновляется только по отправленіи судна въ дальнѣйшій путь, если это послѣдуетъ въ теченіе 30 дней со дня первой остановки, если же, по прошествіи означенныхъ 30 дней, судно не могло продолжать путь, или еще не отправилось, то полисъ уничтожается безъ особаго о томъ заявленія. Перегрузка не вслѣдствіе мелководья или мѣстныхъ условій судоходства, а вслѣдствіе распоряженія страхователя допускается только съ особаго согласія страхового о-ва.

Всѣ страхованія на стоянкахъ до отвала судовъ въ путь, въ пути слѣдованія и по прибытіи къ мѣстамъ назначенія, раздѣляются на стоянки безплатныя и на стоянки, отвѣтственность на которыхъ о-во принимаетъ не иначе, какъ за особую премію по тарифу.

Если страхованіе принято съ отвѣтственностью во время

стоянки по прибытіи къ мѣсту назначенія, то страхователь обязанъ, не далѣе 24 часовъ съ момента прибытія судна на мѣсто условленной стоянки, заявить о томъ мѣстному агенту о-ва, о чемъ дѣлается, затѣмъ, надпись на полисѣ, въ случаѣ-же неисполненія этого, страхователь, при несчастіи съ грузомъ, обязанъ представить ясныя доказательства о точномъ времени прибытія судна къ мѣсту первой остановки въ предѣлахъ пристани, на которой стоянка застрахована. Во всякомъ случаѣ число условленныхъ сутокъ стоянки считается съ момента первой остановки по прибытіи судна къ мѣсту назначенія, гдѣ застрахована стоянка.

Нечего говорить о томъ, что для волжскихъ доставщиковъ нефтяныхъ грузовъ такое страхованіе составляетъ непосильное бремя.

Въ заключеніе необходимо привести слѣдующую справку о стоимости страхованія: русскія страховыя общества берутъ премію за доставку груза отъ Астрахани до Рыбинска по 12 р. съ 1.000 р. стоимости груза, заграничныя-же общества берутъ по 4 р. 50 к., т. е. почти въ три раза дешевле.

Большія выгоды для судовладѣльцевъ отъ перевозки нефтяныхъ грузовъ давно уже отошли въ область преданія. Усиленная стройка новыхъ баржъ для этой работы, передѣлка баржъ изъ подъ сухого груза подъ перевозку нефтяныхъ остатковъ въ концѣ 80-хъ годовъ повело къ тому, что предложенье превысило спросъ и фрахты стали падать; въ настоящее время въ средѣ судовладѣльцевъ происходитъ острая борьба за существованіе, въ которой менѣе сильные и совершенные должны погибнуть.

„Многочисленныя варіаціи побочныхъ условій перевозки, какъ-то: условленной утечки, порядка и сроковъ нагрузки и выгрузки, сроковъ доставки, условій платежа, а также встрѣчающееся часто соединеніе собственно перевозки съ храненіемъ въ мѣстѣ назначенія въ самыхъ баржахъ или въ береговыхъ резервуарахъ, затрудняетъ сравненіе отдѣльныхъ фрахтовыхъ сдѣлокъ и выводъ изъ нихъ опредѣленнаго средняго фрахта для каждой пристани, тѣмъ болѣе, что пароходчики часто сами являются торговцами: нуждаясь въ работѣ, они, напр., покупаютъ на собственный рискъ остатки въ Астрахани, везутъ ихъ на верхнія пристани, преимущественно въ Нижній, и тамъ прода-

ютъ, причемъ, конечно, смотря по обстоятельствамъ, иногда заработаютъ лишнее, а иногда не выручаютъ тѣхъ фрахтовъ, которые указаны выше *).

Сдѣлавши эту оговорку,—мы все-же приводимъ среднія *цѣны фрахтовъ* за послѣдніе годы, ибо они даютъ намъ общую картину фрахтоваго дѣла на Волгѣ. Данными при составленіи таблицы послужили отчеты маклеровъ нижегородской, рыбинской и астраханской биржъ **).

До пристани:	Разстоян.	1899	1900	1901	1902	1903
Царицына . .	464	0,8	1,15	1,1	1,75	0.8
Камышина . .	627	1,1	1,7	1.875	1,65	1,2
Саратова . .	844	1,7	2.3	2.375	2,4	1,6
Батраковъ . .	1.145	2,5	3.15	3,025	3,23	2.25
Самары . .	1.249	2,7	3,45	3.15	3.6	2,5
Казани . . .	1.669	3,4	4.6	4,4	4.7	3,25
Нижн.-Новгор.	2.012	4,5	5,75	5,5	5.5	4,0
Кинешмы . .	2.237	5,0	6.3	5,925	6,55	4,5
Костромы . .	2.338	5,15	6,75	6,2	6,95	4.7
Ярославля . .	2.412	5,5	6,8	6,5	6,7	4,85
Рыбинска . .	2.494	5,75	7.1	6,9	7.0	5,0
Чистополя . .	1.707	4,2	4.6	4.35	4.35	3,5
Пьянаго Бора	1.916	5,25	5.75	5.5	5,5	4.5
Сарапула . .	2.013	5.46	5.85	5,6	5,6	4.80
Перми . . .	2.433	6.8	7,1	6,85	6,85	5,5
Уфы	2.379	7,5	8,0	7,75	7,75	6,5

*) „Докладъ Тар. Комиссіи 1889 г."

*) Въ приложеніи № 7 приведена таблица фрахтовыхъ цѣнъ въ навигаціи 1894—1903 гг.

При заключенiи сдѣлокъ на фрахты по перевозкѣ жидкихъ нефтяныхъ грузовъ по маклерскимъ записямъ обусловливается скидка на утечку грузовъ въ пути и при распаузкахъ и выгрузкѣ въ конечныхъ пунктахъ назначенiя. Цифры этихъ скидокъ у значительныхъ фирмъ грузоотправительницъ—Т-во Бр. Нобель, О-во „Мазутъ", Восточное О-во, Теръ-Акоповъ—опредѣлялись, опять-таки, за послѣднiя пять лѣтъ въ слѣдующихъ размѣрахъ: до Царицына и Камышина—$^1/_4$%; до Саратова, Вольска и Батраковъ—$^1/_2$%; до Самары и Симбирска—$^3/_4$%; до Казани и Чистополя—1%: до Нижняго, Кинешмы, Костромы—$1^1/_2$%; до Ярославля, Рыбинска, Перми, Пьянаго Бора и Уфы —2%. Расходъ на топливо—со счета доставщиковъ.

Считаемъ нужнымъ оговориться, что при составленiи таблицы цѣнъ на фрахты нами взяты цифры, вполнѣ установившiяся для большинства поставщиковъ, и не приняты во вниманiе случайныя болѣе высокiя цѣны, тѣмъ болѣе, что ихъ слишкомъ мало и вызваны они были острой необходимостью (залежи грузовъ) и неудобствомъ времени для перевозки.

Неожиданное многоводiе двухъ послѣднихъ навигацiй, давшихъ полную возможность вывести и сдѣлать громадные запасы нефтяныхъ продуктовъ на верховьяхъ, главныхъ потребительскихъ рынкахъ и складахъ—создало самое угнетающее положенiе по сдѣлкамъ на фрахты и уже осенью и зимою 1903 года цѣны будущихъ поставокъ, выводокъ и аренды были чрезвычайно низки. Крупные поставщики (г. г. Сироткинъ, Чернопебовъ, Мензелинцевъ, Дельвигъ, Четверговы Бр., Рюминъ, Лбовы, Захаровъ-Скрѣпинскiй и др.), дѣлающiе основныя цѣны, взяли поставки у крупныхъ нефтепромышленныхъ фирмъ „Т-во Бр. Нобель", „Мазутъ", „Восточное О-во" по 4 коп. съ пуда до Нижняго, понизивъ, такимъ образомъ, цѣны противъ предыдущей, 1902 года, навигацiи на $^1/_{16}$—$^1/_8$ коп. на пудъ. Некрупные-же пароходчики вначалѣ воздерживались отъ обезпеченiя себя будущей работой, надѣясь на мелководье, но, ошиблись: закрывшаяся навигацiя хотя и не отличалась такимъ обилiемъ воды, какъ предшествующая ей, но мелководья не было до самаго конца, за исключенiемъ 2—3 перекатовъ, тормозившихъ правильную выводку каравановъ; поэтому они должны были пойти на еще менѣе выгодныя сдѣлки, уступая съ пуда по $^1/_4$ и $^1/_2$ к., а выводки до Нижняго цѣнились ими только въ $2^1/_2$ к.—

Немногіе взяли по этимъ цѣнамъ, ожидая улучшенія положенія вещей, но не прошло и 2-хъ мѣсяцевъ, какъ съ выводками пошли по $2^1/_4$ коп., а въ іюнѣ-іюлѣ водили по 2 коп. и даже по $1^7/_8$ коп., плюсъ къ этому не всегда наличный расчетъ. до Саратова выводки брали $^7/_8$ коп., потомъ $^3/_4$ коп.; до Царицына и Камышина $^5/_8$ и $^1/_2$ коп. *).

Ясно, что такія цѣны только убыточныя, но пароходчики брали частью изъ дѣйствительной нужды,—частью же, чтобы пребывать въ сознаніи, что пароходъ работаетъ.

Астраханскіе пароходчики двинулись вверхъ по Волгѣ въ надеждѣ на лучшее, а верховые являлись въ Астрахань съ той же надеждой. Несмотря на такія невысокія цѣны крупныя фирмы не отказывались брать поставки и выводки, создавая тѣмъ самымъ непосильную конкуренцію мелкимъ владѣльцамъ пароходовъ и баржей, которые, въ концѣ концовъ, сильно пострадали.

Фрахтъ на керосинъ въ общемъ процентовъ на 50 выше

*) „Нижегород. Биржа“ отъ 3 іюня 1904 г. отмѣчаетъ оригинальныя условія *фрахтовъ въ судахъ доставщиковъ*: груза керосина: въ навигаціи 1905, 1906, 1907, 1908 и 1909 гг. отъ Баку до рейда и Астрахани 22500000 п. по 2,5 съ пуда. (Полагается безплатно на топливо шхунъ мазута 6% съ погруженнаго количества керосина. На утечку $^3/_4$% съ погруженнаго количества). Отъ Астрахани до разныхъ пристаней рр. Волги, Бѣлой и Вятки 22500000 п. (По цѣнѣ до Н.-Новгорода 5,125 к. съ пуда и до остальныхъ пристаней по расчету изъ этой цѣны, при этомъ полагается безплатно мазута на топливо пароходовъ ежегодно при доставкѣ груза до Н.-Новгорода 7,5%, Уфы и Котельнича 10% съ количества сданнàго керосина, на доставку и на утечку до Н.-Новгорода $1^1/_2$% и до остальныхъ пристаней по расчету).

Груза нефтяныхъ остатковъ: въ навигаціи 1905, 1906, 1907, 1908 и 1909 гг. отъ Баку до рейда и Астрахани 50000000 по 2,25 к. съ пуда. (Полагается 6% со всего количества безплатно на топливо и на утечку). Отъ Астрахани до пристаней р. Волги: Саратова по 1,545 к. съ пуда, Казани по 3,16 к. съ пуда, Н.-Новгорода по 3.875 коп. съ пуда, Рыбинска по 5 съ пуда, всего 50.000.000 пуд. (Полагается безплатно на топливо пароходовъ ежегодно при доставкѣ груза до Саратова 3,05%, до Казани 6,17%, до Н.-Новгорода 7.5%, до Рыбинска 9,08%, на утечку: до Саратова и Самары $^1/_2$%, до Казани $^3/_4$%, до Н.-Новгорода 1%, до Рыбинска $1^1/_2$%).

Въ той же „Биржѣ“ отмѣчены въ навигацію 1904 года, съ грузомъ нефтяныхъ остатковъ: отъ Астрахани до Н.-Новгорода 1 баржа 200.000 п. по $2^3/_4$ к. съ пуда, тоже 2 баржи 250000 п.—260000 п. по $2^7/_8$ к. съ пуда; отъ Астрахани до Ярославля 2 баржи 300000 п. по 3 к. съ пуда, тоже 1 баржа 290000 п. по 3 к. съ пуда, отъ камскаго устья до Н.-Новгорода 215000 п. по $^7/_8$ к. съ пуда.

фрахтовъ на остатки; необходимо при этомъ замѣтить, что керосинъ въ большинствѣ случаевъ перевозится самими торговцами на своихъ судахъ и по большей части въ желѣзныхъ баржахъ или даже въ наливныхъ пароходахъ.

По примѣру объединенія Каспійскаго флота и волжскіе судовладѣльцы, изыскивая средства поднять фрахты и избѣжать взаимной, невольной конкуренціи, рѣшили путемъ соглашенія съ крупными кладчиками наливныхъ продуктовъ урегулировать перевозку наливныхъ грузовъ по Волгѣ, не задаваясь, вмѣстѣ съ тѣмъ, цѣлью чрезмѣрнаго подъема фрахта. Печальный результатъ этого соглашенія извѣстенъ; въ нынѣшнемъ году (1904 г.), какъ только наступило время фрахтовыхъ сдѣлокъ,—одинъ изъ богатыхъ судовладѣльцевъ отправился къ Т-ву Бр. Нобель и взялъ поставку нефтяныхъ продуктовъ на $3^1/_2$ мил. пуд. отъ Астрахани до Нижняго по $4^5/_8$ к. при цѣнѣ топлива въ Астрахани $17^1/_2$ коп.

Упомянемъ еще о другихъ условіяхъ доставки нефтяныхъ грузовъ. Для этого мы приведемъ нѣкоторые пункты изъ договора Т-ва Братьевъ Нобель съ доставщиками; другіе грузодатели уклоняются отъ этого незначительно: „если въ пути слѣдованія окажется нужнымъ распаузить коренной грузъ, то водоливъ паузка, въ который будетъ перекаченъ мазутъ, производитъ точный обмѣръ налива мазута въ паузкѣ и выдаетъ въ томъ квитанцію, обозначивъ въ ней кромѣ налива—номеръ паузка и мѣсто, гдѣ производилась распаузка. На случай безграмотности водолива паузка, квитанція должна выдаваться командиромъ парохода. Квитанція эта представляется вмѣстѣ съ накладной агенту товарищества на мѣстѣ доставки груза. При осеннихъ рейсахъ, если заморозки застанутъ грузъ въ пути, то доставщикъ обязанъ баржи съ грузомъ поставить на зимовку въ ближайшій безопасный затонъ и каковой грузъ зазимуетъ за счетъ доставщика и доставщикъ отвѣчаетъ передъ Товариществомъ за цѣлость груза въ количествѣ по астраханской накладной. Всѣ зазимовавшіе въ пути грузы доставщикъ обязанъ весной 1903 года, немедленно по открытіи навигаціи, забуксировать и доставить до мѣста назначенія за фрахтъ, обозначенный въ пунктѣ 7-мъ настоящей записки. На всѣ зазимовавшіе грузы полагается на зимнюю утечку не свыше одного процента съ зазимовавшаго количества. Но если зазимовавшія

баржи съ грузомъ по опредѣленію агента Товарищества окажутся неисправными и водотечными, то расходы по зимовкѣ и храненію мазута, а также и зимняя утечка относятся на счетъ доставщика. Наливка груза въ Астрахани или въ Могильномъ въ баржи и выгрузка въ мѣстахъ назначенія должна производиться счетомъ и средствами Товарищества, черезъ провѣренные мѣрники. Выгрузка доставленнаго къ мѣсту назначенія груза должна производиться по указанію агента Товарищества слѣдующимъ порядкомъ: въ мѣстахъ, гдѣ есть мазутные резервуары или бассейны, перекачка своевременно доставленнаго мазута производится по 12.000 пудовъ въ сутки, а гдѣ нѣтъ резервуаровъ или бассейновъ,—по 3.000 пудовъ въ сутки. Если грузъ будетъ доставленъ къ пристани назначенія съ просрочкой, то срокъ выгрузки удваивается. Весной и осенью, когда мазутъ вслѣдствіе густоты своей трудно поступаетъ въ насосъ и медленно перекачивается, сроки нагрузки и выгрузки баржей для Товарищества не обязательны. Разгрузка баржей и пароходовъ Товарищества съ керосиномъ производится внѣ очереди. Пріемку мазута на складахъ и пристаняхъ Товарищество производитъ изъ баржей доставщика по возможности начисто: зачистка же баржей производится счетомъ доставщика" *).

*) Ко всему сказанному о фрахтахъ мы можемъ еще прибавить объ условіяхъ сдачи на доставку нефтяныхъ грузовъ недавно выступившей фирмы Ш. Асадуллаева. Какъ сообщалъ въ „Нефтяномъ Дѣлѣ" нашъ нижегородскій корреспондентъ, условія этой фирмы существенно отличаются отъ вышеприведенныхъ, а именно: Ш. Асадуллаевъ совсѣмъ устранилъ безплатное отчисленіе какого либо процента изъ груза на трату въ пути, установивъ штрафъ съ доставщиковъ на случай значительнаго недостатка въ грузѣ при его сдачѣ на мѣстахъ назначенія противъ количества, принятаго доставщикомъ въ Астрахани, кромѣ стоимости недостающаго товара—еще по 5 коп. за пудъ, и понизилъ фрахтовыя цѣны противъ основныхъ цѣнъ другихъ фирмъ на 3/8 коп. съ пуда, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, ограничилъ предѣльнымъ срокомъ стоянку судовъ въ Астрахани въ ожиданіи очереди налива въ нихъ груза и на мѣстахъ назначенія для разгрузки, чего въ другихъ условіяхъ почти совсѣмъ не предусматривается, или-же оговорено, болѣе или менѣе, неясно. Въ условіяхъ Асадуллаева для разгрузки баржъ въ каждомъ случаѣ назначается мѣсячный срокъ, считая со дня постановки баржи на мѣсто; количество груза и мѣста назначенія его для каждаго доставщика въ этихъ условіяхъ опредѣляются точно.

Несмотря на вышеупомянутыя возможность штрафа и пониженіе фрахта, нѣкоторые изъ доставщиковъ считаютъ условія Асадуллаева болѣе выгодными для себя именно въ силу ихъ совершенной опредѣленности. Редакція условій другихъ фирмъ такова, что открываетъ грузоотправителямъ почти неограниченную возможность задерживать разгрузку прибывшихъ судовъ на какое угодно время, измѣнять въ пути мѣсто назначенія грузовъ и т. п.

2. Желѣзнодорожная перевозка.

Нефтяные грузы въ ряду прочихъ грузовъ, перевозимыхъ желѣзными дорогами (обыкновенно малой скоростью), занимаютъ нѣсколько особое мѣсто. Они являются единственнымъ видомъ жидкаго груза, перевозимаго въ такихъ огромныхъ количествахъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ. Неудобства, сопряженныя съ транспортомъ жидкихъ веществъ, въ данномъ случаѣ были устранены введеніемъ въ употребленіе особыхъ наливныхъ вагоновъ, такъ называемыхъ вагоновъ-цистернъ. Перевозка въ тарѣ сохраняется до сихъ поръ, и не только какъ попудная, но и какъ повагонная, но размѣры ея крайне незначительны. Стоимость перевозки въ наливныхъ вагонахъ и въ тарѣ тарифными правилами, дѣйствующими въ Россіи, совершенно уравнена; если же принять во вниманіе, что при перевозкѣ въ тарѣ оплачивается не только вѣсъ самаго груза, но и вѣсъ посуды, то окажется, что перевозка въ вагонахъ дешевле перевозки въ тарѣ.

Емкость вагоновъ-цистернъ бываетъ различна. До начала 90-хъ годовъ преобладалъ типъ вагоновъ, вмѣщающихъ 610 пудовъ мазута, но въ послѣднее десятилѣтіе средняя емкость вагоновъ, вращающихся по широколейнымъ путямъ, значительно увеличилась. Особенно часто встрѣчаются вагоны въ 750 пудовъ, 800 п. Нерѣдко встрѣчаются вагоны, вмѣщающіе 1000 и болѣе пудовъ.

Кромѣ вагоновъ, принадлежащихъ желѣзнымъ дорогамъ и предоставляемыхъ подъ частные грузы на общихъ основаніяхъ, по россійской сѣти вращается громадное количество вагоновъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ и обществамъ, транспортирующимъ нефтяные грузы, и приписанныхъ къ парку той или иной желѣзной дороги. Условія приписки частныхъ вагоновъ къ парку желѣзныхъ дорогъ опредѣляются договорами, заключаемыми между правленіемъ дороги и владѣльцемъ вагоновъ. Какъ образецъ подобнаго рода договора, мы приводимъ въ приложеніи № 8 договоръ Моск.-Винд.-Рыбин. дороги съ Т-вомъ Бр. Нобель. Сущность договора въ большинствѣ случаевъ сводится къ слѣдующему: дорога беретъ на себя сношенія со всѣми другими дорогами относительно движенія вагоновъ, ремонта ихъ и высылки къ нимъ запасныхъ частей. Дорогою же производится и малый ремонтъ вагоновъ; большой-же ремонтъ произ-

водится средствами дороги, но за счетъ владѣльца. Послѣдній, кромѣ того, обязанъ доставить дорогѣ необходимое число запасныхъ частей, не болѣе 5% имѣющихся на цистернахъ и не менѣе 2 экземпл. каждой части. Храненіе вагоновъ на путяхъ дороги, а также учетъ пробѣга ихъ и вообще завѣдываніе ими производится управленіемъ дороги безъ особой за то платы. За утечку (опредѣляемую въ 2% при храненіи и 1% при перевозкѣ) дорога никакой отвѣтственности не несетъ.

„Нагрузка и выгрузка нефтяныхъ грузовъ, перевозимыхъ наливомъ, производятся средствами отправителей и получателей. Но по взаимному соглашенію грузохозяина съ подлежащею желѣзною дорогою, нагрузка и выгрузка за условленную плату могутъ быть производимы и средствами дороги. При нагрузкѣ (наливкѣ) всякаго рода нефтяныхъ грузовъ цистерна должна быть наполнена настолько, чтобы грузомъ были заняты весь цилиндръ и часть колпака до черты на немъ, а если не будетъ перегрузка, то и выше черты, но съ тѣмъ, чтобы между верхнимъ уровнемъ налива и потолкомъ колпака оставалось не менѣе двухъ дюймовъ свободнаго пространства. Цистерны, не заполненныя до черты на колпакѣ или же нагруженныя свыше предѣльной подъемной ихъ силы, не допускаются къ движенію *).

Нагрузка вагоновъ, непосредственно изъ судовъ производится большею частью съ помощью такъ называемыхъ стояковъ, т. е. стоящихъ вертикально полыхъ цилиндровъ, соединенныхъ съ идущимъ отъ берега трубопроводомъ. Вверху этихъ цилиндровъ привинчивается подвижная труба—кишка, конецъ которой опускается въ отверстіе цистернъ. Жидкость перегоняется насосомъ по трубопроводу и стоякамъ изъ судна въ цистерны.

Чаще, однако же, погрузка вагоновъ производится со складовъ по трубамъ, причемъ грузъ подается въ вагоны или тоже съ помощью насосовъ, или же самотекомъ (если склады помѣщаются на возвышеніи). Для этого къ складамъ, стоящимъ вдали отъ рельсоваго пути, проводятъ особыя вѣтки, по которымъ за особую плату цистерны подаются къ резервуарамъ.

„Поданные подъ нагрузку вагоны-цистерны должны быть нагружены въ теченіе 6 часовъ, согласно указаніямъ §§ 8 и 15 правилъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ. За простой поданныхъ подъ нагрузку цистернъ долѣе означеннаго времени съ отправителя, если сіе произошло по его винѣ, взыскивается особая плата, установленная спискомъ о дополнительныхъ сборахъ. Плата эта подлежитъ взысканію независимо отъ

*) См. „Свѣд. тарифовъ 1900 г.“

указанной въ § 7 сихъ правилъ, если бы сія послѣдняя по обстоятельствамъ дѣла тоже подлежала взысканію".

При большомъ скопленіи вагоновъ, предназначенныхъ къ нагрузкѣ, устанавливаются соотвѣтствующія очереди, причемъ начальниками станцій объявляются, въ порядкѣ поданныхъ заявленій, дни для предъявленія по этимъ заявленіямъ накладныхъ. Затѣмъ подлежащіе къ перевозкѣ по предъявленнымъ накладнымъ грузы заносятся въ очередь въ послѣдовательномъ порядкѣ подачи заявленій, причемъ въ этомъ же порядкѣ подаются и вагоны подъ нагрузку. Въ случаѣ непредставленія накладныхъ въ указанные сроки, вагоны желѣзной дороги, назначенные подъ нагрузку, подаются слѣдующимъ отправителямъ, а не представившему своевременно накладной вагоны не возмѣщаются".

Разгрузка вагоновъ въ пунктахъ назначенія производится или по трубамъ въ ямы или съ помощью насосовъ непосредственно въ бочки или въ резервуары.

Существовавшій до сихъ поръ порядокъ пользованія цистернами помимо того, что очень замедлялъ отправку грузовъ и возвратъ порожнихъ цистернъ, открывалъ еще возможность ненормально высокихъ арендныхъ цѣнъ, давалъ поводъ для неудовольствій и нареканій на правленія желѣзныхъ дорогъ.

Заинтересованными въ этомъ дѣлѣ правленіями желѣзныхъ дорогъ и грузоотправителями неоднократно обсуждался этотъ важный вопросъ и вырабатывались различныя мѣры къ устраненію неудобствъ, но всѣ эти мѣры не давали ожидавшагося отъ нихъ результата. Цистернамъ, напр., было дано преимущество срочнаго возврата, установлена норма пробѣга 192 вер. въ сутки. Нѣкоторыя дороги составляли особые планы компаній на перевозку нефтяныхъ продуктовъ и даже установили спеціальные поѣзда для отправки нефтяныхъ грузовъ. Предполагалось ввести преміи за успѣшный оборотъ цистерны и пени за каждый лишній день задержки и т. п.

Всѣ эти, какъ осуществленныя, такъ и проектированныя, мѣры не могутъ, однако, отстранить необходимости многочисленныхъ и сложныхъ маневровъ при наливѣ цистернъ: нужно сначала требующуюся цистерну опредѣленнаго номера, такого-то владѣльца, отыскать въ многочисленномъ паркѣ дороги, затѣмъ путемъ сложныхъ маневровъ дежурнаго паровоза, работа котораго оцѣнивается по 30 руб. въ сутки, отдѣлить отъ подвижнаго состава, и уже только потомъ подать ее въ наливной пунктъ. Кромѣ этого, такъ сказать, техническаго затрудненія при теперешнемъ хозяйствѣ постоянно наблюдается такое, на первый

взглядъ, необъяснимое явленіе; при наливномъ пунктѣ стоитъ много порожнихъ цистернъ и тутъ-же находится масса требующаго отправки, нефтяного груза. Объясняется это тѣмъ, что владѣльцы цистернъ или ждутъ своего груза или запрашиваютъ за аренду своихъ цистернъ несообразно высокую цѣну и, сверхъ всего этого, нерѣдко бываетъ, что собственныя цистерны грузоотправителя въ этотъ самый моментъ стоятъ бездѣйствующими, гдѣ нибудь на другой станціи дороги.

Въ настоящее время дѣло пользованія цистернами находится наканунѣ крупнѣйшей реформы, которая, если расчеты и соображенія автора имѣющагося проекта вѣрны, должна устранить вышеперечисленныя неудобства. Начальникомъ техническаго отдѣленія службы эксплоатаціи саратовскаго управленія Ряз.-Ур. дороги, М. Я. Горовенко, выработана система «взаимнаго обмѣна цистернъ въ пунктахъ налива»; сущность этой системы сводится къ слѣдующему:

Всѣ вагоны-цистерны, приписанные къ парку дороги, переходятъ въ пунктахъ налива въ *общее пользованіе* всѣхъ цистерновладѣльцевъ, *вошедшихъ въ соглашеніе* о взаимномъ обмѣнѣ; (цистерны-же лицъ, не изъявлявшихъ согласія на взаимный обмѣнъ, остаются при прежнемъ порядкѣ). Общее пользованіе здѣсь, однако, не означаетъ полнаго обезличенія цистернъ: каждый цистерновладѣлецъ остается полнымъ распорядителемъ того количества и емкости цистернъ, которое ему принадлежитъ; такимъ образомъ, система г. Горовенко выгодно отличается отъ системы полнаго обезличенія тѣмъ, что ни мало не препятствуетъ проявленію личной инициативы, коммерческихъ талантовъ и распорядительности отдѣльныхъ цистерновладѣльцевъ. Особое, имѣющее быть учрежденнымъ, «Статистическое бюро общаго учета цистернъ» (должно вести) точную регистрацію цистернъ по номерамъ, владѣльцамъ и пунктамъ нахожденія; такъ что въ каждый моментъ извѣстно, сколько и гдѣ у даннаго цистерновладѣльца находится цистернъ порожнихъ, сколько отправленныхъ, и куда. Если цистерновладѣлецъ имѣетъ въ данномъ пунктѣ налива на приходѣ, т. е. порожними, предположимъ, 15 цистернъ, емкостью по 840 пуд., всего на 12.600 п., и желаетъ отправить 12.000 п. своего или чужого груза, то, по его заявленіи, отсчитывается по порядку, т. е. безъ различія владѣльцевъ, необходимое число цистернъ и никакихъ маневровъ не требуется, при

этомъ можетъ случиться, что эти 12.000 будутъ помѣщены въ 16 цистернахъ по 750 пуд. или въ 10 по 840 пуд. и въ 5 по 720 п., или еще въ какой угодно комбинаціи. Кромѣ того, система г. Горовенко даетъ возможность цистерновладѣльцамъ отправлять груза больше, чѣмъ въ данный моментъ и въ данномъ пунктѣ налива они имѣютъ въ наличности цистернъ. Это достигается тѣмъ, что въ бюро даются телеграммы о выходѣ порожнихъ возвращающихся цистернъ. Такимъ образомъ статистическое бюро, зная не только наличный составъ цистернъ даннаго пункта, но и будущій, и сопоставляя съ нимъ поступившія требованія на отправки, можетъ отпускать цистерны, такъ сказать, въ кредитъ завтрашняго дня.

Въ общемъ выгоды новой системы сводятся къ слѣдующему:

1) она даетъ возможность при наливѣ не подраздѣлять цистерны по номерамъ и фирмамъ;

2) даетъ возможность пользоваться цистернами задолго до ихъ прибытія въ наливной пунктъ;

3) дѣлаетъ ненужными многочисленные и сложные маневры, чѣмъ, кромѣ сокращенія расходовъ на самые маневры, уменьшается еще возможность поврежденій, а стало быть, уменьшаются и расходы на ремонтъ;

4) сокращаетъ время непроизводительнаго простоя цистернъ;

5) способствуетъ разрѣшенію вопроса о групповыхъ отправкахъ нефтяныхъ грузовъ;

6) способствуетъ установленію большей равномѣрности движенія нефтяныхъ грузовъ въ теченіе года.

Что касается сроковъ доставки нефтяныхъ грузовъ, то она устанавливается совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Но на практикѣ часто бываютъ отступленія отъ этихъ правилъ. Мы приведемъ нѣсколько примѣровъ, которые могутъ дать представленіе о дѣйствительной („практической") продолжительности пробѣга вагоновъ.

Отъ Саратова до	Число сутк.	Отъ Яросл. до	Число сутк.	Отъ Рыбинска до	Число сутк.
„ Москвы и обр.	11	„ Москвы и обр.	10	„ Москвы и обр.	9.5
„ С.-Петерб. „	22	„ С.-Петерб. „	22	„ С.-Петерб. „	8.5
„ Варшавы „	30	„ Варшавы „	28	„ Пскова „	7.6
„ Риги „	25	„ Риги „	15	„ Дна „	6
„ Орла „	15	„ Орла „	18	„ Ст. Русы „	4.4
„ Твери „	18	„ Твери „	10	„ Бологого „	
„ Тулы „	15	„ Тулы „	11	„ Бѣжецка „	
„ Серпухова „	17	„ Серпухова „	12		
„ Либавы „	26	„ Либавы „	22		

„За просрочку въ доставкѣ нефтяныхъ грузовъ дороги уплачиваютъ владѣльцамъ грузовъ 5% провозной платы за каждыя просроченныя сутки, но при семъ отвѣтственность дорогъ за просрочку не можетъ превышать суммы полной провозной платы за просроченный грузъ. За несрочную же доставку опорожненныхъ вагоновъ-цистернъ дороги уплачиваютъ владѣльцамъ ихъ: за первый день—25 коп., за 2-й день—50 коп., за 3-й день—75 коп. и за слѣдующіе по 1 руб. съ вагона за каждыя просроченныя сутки. Дороги не отвѣтствуютъ за такія просрочки, которыя произошли по независящимъ отъ нихъ причинамъ, какъ напримѣръ: вслѣдствіе накопленія грузовъ, снѣжныхъ заносовъ, размывовъ земляного полотна, порчи мостовъ, загроможденія пути при сходахъ поѣздовъ съ рельсовъ, а также вслѣдствіе другихъ причинъ, которыя не могли быть предусмотрѣны и предотвращены администраціею желѣзныхъ дорогъ.

Опорожненные вагоны-цистерны возвращаются распоряженіемъ дороги назначенія груза на станцію отправленія безплатно по тѣмъ же дорогамъ, по которымъ они слѣдовали съ грузомъ. Отсылка опорожненной цистерны не на дорогу отправленія, а на какую либо иную дорогу, производится или по требованію дороги-собственницы цистерны, или тѣхъ лицъ и обществъ, въ распоряженіи коихъ цистерна находится; въ семъ послѣднемъ случаѣ требованія предъявляются черезъ посредство дорогъ, къ паркамъ коихъ цистерны приписаны. Вслѣдствіе такихъ требованій цистерна перевозится безплатно только по тѣмъ участкамъ дорогъ, по которымъ она предъ этимъ прослѣдовала съ грузомъ. Безплатная перевозка совершается лишь подъ условіемъ предъявленія станціи отправленія цистерны накладной на грузъ, перевезенный предъ симъ въ этой цисцернѣ, для отмѣтки о принятіи опорожненной цистерны къ перевозкѣ по извѣстнымъ участкамъ желѣзнымъ дорогъ безплатно, а по участкамъ, по которымъ цистерна съ грузомъ не слѣдовала,—за плату, установленную за провозъ порожняго подвижного состава“ [1]).

Общее число вагоновъ-цистернъ, вращающихся по дорогамъ россійской сѣти, составляло въ 1901 г.—21.886. Число этихъ вагоновъ-цистернъ непрерывно возрастаетъ такъ:

Въ 1896	г.	ваг.-цист.	на	всѣхъ	дорогахъ было	15.752
„ 1897	„	„	„	„	„	18.410
„ 1898	„	„	„	„	„	19.439
„ 1899	„	„	„	„	„	19.783
„ 1900	„	„	„	„	„	20.398
„ 1901	„	„	„	„	„	21.886 [2])

[1]) „См. Свѣд. тарифовъ на нефтяные грузы за 1900 г.“

[2]) Данныхъ за 1902 и 1903 года пока не имѣется, такъ какъ не составленъ еще соотвѣтствующій выпускъ статистическаго сборника М. П. С.

Увеличеніе числа вагоновъ по годамъ составляетъ:

Число вагоновъ-цистернъ увеличилось

Въ 1897 г.—	на	2.658	вагоновъ
„ 1898 г.—	„	1.029	„
„ 1899 г.—	„	344	„
„ 1900 г.—	„	615	„
„ 1901 г.—	„	1.488	„

О числѣ принадлежащихъ важнѣйшимъ дорогамъ первоотправительницамъ и приписанныхъ къ ихъ парку частныхъ вагоновъ мы будемъ говорить отдѣльно—при описаніи пристаней.

Стоимость перевозки нефтяныхъ грузовъ опредѣляется дѣйствующими въ данный моментъ тарифными правилами. Въ стоимость перевозки необходимо, конечно, включить и нѣкоторые накладные расходы: станціонные сборы, сборы городскіе и пр.

Въ виду огромнаго значенія, какое имѣетъ *тарифная политика* нашего правительства для развитія нефтяного дѣла, намъ необходимо, хотя бы въ общихъ чертахъ охарактеризовать положеніе тарифнаго дѣла, по сколько оно касается желѣзнодорожныхъ перевозокъ керосина и нефтяныхъ остатковъ.

Какъ извѣстно, до 1889 г. тарифы наши не были выведены изъ того хаотическаго состоянія, въ какомъ они по необходимости находились благодаря свободной конкуренціи различныхъ дорогъ. Со времени же изданія закона 8 марта 1889 г. распоряженіе тарифами перешло въ руки правительства и урегулированію тарифной системы было положено начало. Главная цѣль, которую при этомъ ставило себѣ правительство, заключалась въ томъ, чтобы „дать возможность каждому грузу свободно передвигаться по всей сѣти дорогъ“ и предупредить вызванное конкуренціей быстрое пониженіе тарифовъ, невыгодно отзывавшееся на интересахъ желѣзнодорожныхъ обществъ и казны. На первый планъ были поставлены соотвѣтствующія измѣненія въ тарифныхъ ставкахъ на хлѣбные грузы. Что же касается грузовъ нефтяныхъ, то урегулированіе ихъ перевозокъ

началось лишь съ 1891 года, когда были впервые установлены опредѣленныя провозныя платы для керосина и др. освѣтительныхъ маслъ. Тарифы выражены были въ видѣ таблицъ съ указаніемъ платы за провозъ отъ данной станціи отправленія до различныхъ станцій сѣти. Но расчеты по разстояніямъ сдѣланы были лишь для главныхъ станцій первоотправительницъ; при этомъ установлена была, такъ сказать, тарифораздѣльная линія для направленія отъ Царицына и отъ Одессы, и съ помощью тарифныхъ цѣнъ уравнена была стоимость доставки керосина до этой линіи по обоимъ направленіямъ. Платы же за провозъ продукта отъ другихъ пристаней построены были сообразно съ такъ называемыми „пристанными разницами", т. е. онѣ уменьшались соотвѣтственно увеличенію расходовъ по доставкѣ продукта къ данной пристани. Этимъ путемъ достигалось строгое разграниченіе районовъ распространенія керосина, отправляемаго съ различныхъ станцій.

Въ 1892 году подобная же система тарифовъ была примѣнена и къ перевозкамъ нефти, нефтяныхъ остатковъ и нефтяныхъ отбросовъ. Но вскорѣ начали обнаруживаться неудобства такой системы. Отсутствіе опредѣленной схемы построенія провозныхъ платъ и общихъ однообразныхъ ставокъ на извѣстныя разстоянія осложняло расчеты. Особенно сильно этотъ недостатокъ давалъ себя чувствовать при открытіи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, когда измѣняли существовавшія раньше соотношенія въ разстояніяхъ, и таблицы платъ, установленныхъ разъ на всегда на перевозку между извѣстными пунктами, оказывались непригодными. Приходилось часто вносить существенныя поправки. Въ 1897 г. пришлось уже издать новый сводъ тарифовъ съ измѣненными провозными платами за перевозку керосина. Въ 1895 г. то-же самое произведено было по отношенію къ тарифамъ на нефть и нефтяные остатки. Въ общемъ, при этомъ обнаружилась нѣкоторая тенденція къ повышенію тарифовъ.

Въ 1896 и 1897 гг. система тарифовъ на нефтяные грузы подверглась коренной ломкѣ. Правда, размѣры стоимости перевозокъ отъ главнѣйшихъ станцій отправленія были по возможности сохранены, но самъ способъ построенія тарифныхъ таблицъ былъ существеннымъ образомъ измѣненъ. Новые тарифы строились по той системѣ, по которой уже раньше исчислялись

тарифы на хлѣбные или иные грузы. Сущность ея заключается въ томъ, что „отправитель уплачиваетъ по общимъ класснымъ или дифференціальнымъ тарифамъ за общее разстояніе перевозки“. Кромѣ немногихъ сравнительно случаевъ, когда таксировка производится по исключительнымъ платамъ въ виду какихъ либо уважительныхъ обстоятельствъ, плата устанавливается на всѣхъ дорогахъ по одной общей схемѣ.

Своды тарифовъ, составленные по новымъ схемамъ, изданы были для керосина въ 1896 г., а для сырой нефти и мазута— въ 1897 г. Отступленія отъ общихъ правилъ допущены были для перевозокъ керосина отъ Одессы, Николаева, Севастополя и Ѳеодосіи до всѣхъ станцій сѣти, отъ нѣкоторыхъ волжскихъ пристаней до С.-Петербурга, отъ Баку до Батума и на нѣкоторыхъ другихъ, менѣе важныхъ линіяхъ.

Для мазута такіе исключительные тарифы установлены были на линіяхъ, соединяющихъ пристани Волги и Оки съ московскимъ желѣзнодорожнымъ грузомъ, и съ нѣкоторыми станціями Московско-Казанской и Николаевской дорогъ, а также на линіи отъ Грознаго до Новороссійска.

Строй новыхъ тарифовъ на керосинъ и мазутъ опредѣляется слѣдующими схемами. При перевозкѣ керосина общій тарифъ устанавливаетъ платы:

За разстояніе въ 198 в. по 1/12 к. с. пуда и версты
„ „ 300 „ „ 1/16 „ „
„ „ 400 „ „ 1/19 „ „
„ „ 500 „ „ 1/23 „ „
„ „ 600 „ „ 1/25 „ „
„ „ 700 „ „ 1/28 „ „
и т. д.

При перевозкѣ сырой нефти и нефтяныхъ остатковъ примѣнялись слѣдующія платы:

За разстояніе въ 100 в. по 1/29 к. съ пуда и версты
„ „ 200 „ „ 1/42 „ „
„ „ 300 „ „ 1/50 „ „
„ „ 400 „ „ 1/55 „ „

За разстояніе въ 500 „ „ $^1/_{60}$ к. съ пуда и версты
„ „ 600 „ „ $^1/_{63}$ „ „
„ „ 700 „ „ $^1/_{67}$ „ „
и т. д.

Принимая во вниманіе сравнительную дешевизну разсматриваемыхъ грузовъ, такія ставки на керосинъ и мазутъ являются слишкомъ высокими, хотя слѣдуетъ оговориться, что перевозка нефтяныхъ товаровъ оказывается болѣе дорогой по сравненію съ перевозками другихъ грузовъ въ виду того, что въ расходы по перевозкѣ приходится включать стоимость проѣзда порожнякомъ спеціальныхъ вагоновъ-цистернъ обратно до мѣста отправленія. По сравненію съ ранѣе дѣйствовавшими тарифами новыя ставки не приводили къ сколько нибудь замѣтнымъ измѣненіямъ въ стоимости провоза. При пересмотрѣ тарифовъ какъ на керосинъ, такъ и на нефть и нефт. ост., имѣлось въ виду, по возможности, сохранить платы за провозъ по главнымъ направленіямъ неизмѣнными. Желаніемъ оставить въ прежней силѣ провозныя платы, измѣнивъ схему тарификаціи, объясняется и допущеніе исключительныхъ тарифовъ, напримѣръ, тарифа на керосинъ для портовъ Чернаго моря съ дифференціаломъ, дающимъ платы болѣе низкія, чѣмъ общій *).

Исключительный тарифъ на доставки керосина въ С.-Петербургъ пришлось построить по дифференціалу, дающему платы низкія по сравненію съ общимъ тарифомъ, хотя по отношенію къ прежнимъ платамъ онѣ оказались повышенными.

Въ послѣдующее время не разъ производились разнаго рода измѣненія въ тарифахъ на нефтяные грузы. Иногда они касались частности, устанавливая исключительный тарифъ на какой нибудь отдѣльной вѣткѣ, иногда же вносили въ тарифныя таблицы существенныя поправки.

Въ 1900 г. былъ опубликованъ новый сводъ тарифовъ со включеніемъ въ него всѣхъ измѣненій и дополненій, разрѣшенныхъ тарифными учрежденіями въ промежуткѣ времени

*) Построенъ этотъ тарифъ слѣдующимъ образомъ: отъ 1—149 в. по $^1/_{12}$ к. съ п. и в.; 150 и больше—къ платѣ въ 12.42 коп. прибавляется по 0.012 к. съ пуда за лишнюю версту.

между 1896 г. и 1900 г. Этотъ сводъ тарифовъ, съ незначительными сравнительно измѣненіями, дѣйствуетъ и до сего времени. Поэтому намъ слѣдуетъ остановиться на немъ нѣсколько дольше.

По новому тарифу платы исчисляются слѣдующимъ образомъ.

1) При попудныхъ перевозкахъ *керосина:*

на разст. отъ 1 до 2.400 в. по 1/12 к. съ п. и в. (съ обще-уст. % скид.)
„ 2.401 „ 3.450 „ къ пл. въ 1 р. 40 к. прибав. по 1/50 к. съ п. и в.
„ свыше 3.750 „ по 1/15 к. съ пуда и версты со скид. 30%.

При попудныхъ перевозкахъ *сырой нефти, нефтяныхъ остатковъ* и пр.

на разст. отъ 1 до 2.700 в. по 1/18 к. съ п. и в. съ устан. % скид.
„ „ 2.701 „ 4.800 в. къ платѣ въ 1 р. 05 к. прибавл. по 1/16 к. съ пуда и версты со скидкою 30%.

Обще-установленная скидка, дѣлаемая при оплатѣ перевозокъ на разстояніи до 2.400 для керосина и 2.700 для нефти и мазута, заключается въ слѣдующемъ:

На разст. свыше 200 в. съ цѣны пров. дѣлает. ск. въ 10%
„ „ 500 „ „ „ 15%
„ „ 1.000 „ „ „ 20%
„ „ 1.500 „ „ „ 25%
„ „ 2.000 „ „ „ 30%

2. При повагонныхъ перевозкахъ *керосина* въ цистернахъ желѣзныхъ дорогъ и въ тарѣ.

на разст. отъ 1 до 179 в. по 1/12 к. съ пуда и версты.
„ „ 180 „ 239 „ къ пл. въ 14.92 к. пр. по 0.04 к. съ п. и в.
„ „ 240 „ 480 „ „ „ 17.32 „ „ 0.02 „ „
„ „ 411 „ 580 „ „ „ 20.74 „ „ 0.016 „ „
„ „ 481 „ 1.020 „ „ „ 23.46 „ „ 0.012 „ „
„ „ 1.021 „ 1.300 „ „ „ 28.74 „ „ 0.025 „ „
„ „ 1.301 „ 2.000 „ „ „ 35.18 „ „ 0.012 „ „
„ „ 2.001 „ 4.379 „ „ „ 43.58 „ „ 0.01 „ „
„ „ свыше 4.379 „ по 1/65 к. съ пуда и версты.

При повагонныхъ перевозкахъ *нефти и мазута* въ цистернахъ желѣзныхъ дорогъ и въ тарѣ.

на разст. отъ 1 до 73 в. по $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты
„ „ 74 „ 369 „ къ пл. въ 3.04 к. приб. по $^1/_{75}$ к. съ п. и в.
„ „ 270 „ 543 „ „ „ 5.65 „ „ $^1/_{85}$ „ „
„ „ 544 „ 803 „ „ „ 8.87 „ „ $^1/_{100}$ „ „
„ свыше 803 „ по $^1/_{70}$ к. съ пуда и версты.

По сравненію съ тарифами 1896 и 1897 гг. новый сводъ представляетъ слѣд. особенности. На разстояніи свыше 2.000 верстъ провозныя платы на керосинъ повышены. Такъ, платилось за разстояніе:

въ 2.200 в. по стар. своду 45.18 к.; по нов. 45.58 к.
„ 2.400 „ „ 46.78 „ „ 47.58 „
„ 2.600 „ „ 48.38 „ „ 49.58 „
„ 2.800 „ „ 49.98 „ „ 51.58 „
„ 3.000 „ „ 51.58 „ „ 53.58 „

Кромѣ того, произведены измѣненія въ исключительныхъ тарифахъ. Всѣхъ исключительныхъ тарифовъ на перевозку керосина, не считая тарифовъ въ вывозныхъ сообщеніяхъ, въ сводѣ указано 13. Изъ нихъ важнѣйшіе—1) для отправокъ керосина отъ Одессы, Николаева, Севастополя и Ѳеодосіи (№1), 2) для отправокъ отъ станцій Петровскъ, Царицынъ, Камышинъ, Саратовъ, Нижній-Новгородъ и Рыбинскъ до С.-Петербурга (№ 7), 3) отъ Покровской Слободы (у Саратова) до ст. Уральскъ, Ряз.-Уральск. жел. дор. (№ 9). Остальные исключительные тарифы примѣняются на отдѣльныхъ вѣткахъ различныхъ жел. дорогъ, между нѣкоторыми станціями Закавказскихъ, Юго-Восточныхъ и др. дорогъ, а также къ перевозкамъ нефтяныхъ смазочныхъ маслъ.

Исключительный тарифъ № 1 устанавливаетъ пониженныя, сравнительно съ общими таблицами, платы при отправкахъ продукта отъ черноморскихъ портовъ. По сравненію съ таковымъ же исключительнымъ тарифомъ 1896 г. онъ представляетъ собой дальнѣйшій шагъ въ смыслѣ пониженія провозныхъ платъ на керосинъ отъ указанныхъ портовъ. Такъ, доставка въ Кіевъ

и Одессу обходилась по тарифу 1896 г.—въ 18 к. за пудъ,
„ „ 1900 „ 9.45 „ „

доставка же на Варшаву обходилась по тарифу
1896 г.—въ 24.16 к. за пудъ.
1900 г.—въ 16.12 к. за пудъ.

Такое значительное пониженіе провозныхъ платъ при прочихъ равныхъ условіяхъ должно было сильно расширить районъ сбыта одесскаго керосина,—но это расширеніе до сихъ поръ задерживается нѣкоторыми побочными обстоятельствами (соотношеніемъ цѣнъ, стоимостью провоза по Закавказ. дорогѣ и др.)

Исключительный тарифъ № 7, имѣющій въ виду отправки на Петербургъ отъ главныхъ волжскихъ пристаней и отъ Петровска, оставленъ безъ измѣненій, по сравненію съ его состояніемъ въ 1896 г.

Платы на перевозку керосина отъ Баку, Грознаго и Петровска до портовъ Чернаго моря были повышены и исчисленіе ихъ стало производиться по общей схемѣ.

Что касается провозныхъ платъ на сырую нефть и нефтяные остатки, то онѣ въ сводѣ 1900 г. представляютъ по сравненію съ тарифами 1896 и 1897 гг. нѣкоторыя особенности лишь въ направленіяхъ, къ которымъ примѣняются исключительные тарифы. Всѣхъ исключительныхъ тарифовъ, не считая тарифовъ въ вывозныхъ сообщеніяхъ, установлено для перевозокъ сырой нефти и мазута одиннадцать. Важнѣйшіе изъ нихъ слѣдующіе: 1) для вывоза изъ ст. Грознаго Владик. дор. на ст. Петровскъ той же дороги (№ 1); 2) отъ Баку до нѣкоторыхъ станцій Закавказскихъ дорогъ, въ томъ числѣ и до Батума (№ 3); 3) отъ пристаней Волги и Оки до станцій Московскаго желѣзнодорожнаго узла (№ 5); 4) отъ волжскихъ пристаней до Рязани (№ 6); 5) отъ нижне и верхневолжскихъ пристаней до станцій Николаевской дороги (№ 7); 6) отъ Рыбинска и Царицына до Орла. По сравненію съ общими тарифами—плата на линіяхъ оказывается пониженной, для перевозокъ отъ Грознаго до Петровска, отъ Царицына до Москвы, Казани, Петербурга, отъ Саратова и др. волжскихъ пристаней до станцій Никол. дороги, и повышенной—для перевозокъ отъ Баку до Батума и отъ Саратова до нѣкоторыхъ ст. Рязан.-Урал. дороги. Измѣненія, по сравненію съ исключ. тарифами свода

1896 г., заключаются главнымъ образомъ въ прибавленіи нѣсколькихъ новыхъ тарифовъ.

Для сравненія тарифныхъ цѣнъ въ различное время мы приводимъ слѣдующую таблицу.

Для перевозки керосина:

Пункты назначеній	Пункты отправленій	Своды тарифовъ (въ коп. съ пуда въ ваг. ж. дор.)				
		1891 г.	1894 г.	1896 г.	1897 г.	1900 г.
Москва	Царицынъ	22,01	22,01	28,76	28,76	28,74
	Нижній	14,81	14,81	20,85	20,85	20,88
	Саратовъ	19,76	20,26	26,23	26,23	26,21
	Ярославль	12,01	12,01	17,90	17,90	17,90
С.-Петерб.	Рыбинскъ	24,18	24,18	23,50	23,50	23,50
	Нижній	27,18	27,18	26,50	26,50	26,50
	Саратовъ	32,13	32,63	31,95	31,95	31,95
Батумъ	Баку	18,60	18,60	18,30	18,30	26,60
Кіевъ	Одесса	15,16	15,16	18,07	18,07	9,54
	Саратовъ	32,21	32,71	35,95	35,95	34,61
	Царицынъ	34,16	34,16	35,44	35,44	33,25
Новорос.	Грозный	—	17,81	17,81	17,81	25,62
	Петровскъ	—	18,30	24,41	24,41	27,36
Рига	Царицынъ	39,48	39,18	41,16	41,16	41,16
Либава	Домнино	15,16	15,16	31,06	31,06	—
	Саратовъ	39,54	40,04	42,21	42,21	41,11
	Царицынъ	41,79	41,79	43,20	43,90	43,18

Для перевозки сырой нефти и мазута.

Пункты назначенія	Пункты отправленія	Своды тарифовъ (въ коп. съ пуда въ ваг. жел. дор.)			
		1892 г.	1895 г.	1897 г.	1900 г.
Москва	Ярославль	4,40	5,31	5,64	5,64
	Нижній	7,31	7,31	7,39	7,39
	Саратовъ	10,75	11,56	11,56	11,56
	Царицынъ	12,22	12,81	12,81	12,81
Петерб.	Рыбинскъ	8,66	8,66	8,66	8,66
	Ярославль	11,67	11,67	9,21	9,21
	Нижній	13,18	13,18	13,17	13,17
Батумъ	Баку	16,00	13,60	13,60	13,60
Кіевъ	Царицынъ	25,38	25,38	18,89	17,37
Новорос.	Грозный	15,74	13,60	11,67	11,04
	Петровскъ	18,53	14,03	13,74	12,93
Рига	Рыбинскъ	18,38	18,38	12,99	12,99
	Царицынъ	26,73	26,73	25,69	25,69
	Ярославль	19,65	19,65	14,11	14,11

Для вывозныхъ сообщеній примѣняются обыкновенно особые тарифы, пониженные по сравненію съ тарифами для внутреннихъ перевозокъ. Для керосина исключительныхъ тарифовъ въ вывозныхъ сообщеніяхъ установлено по своду 1900 г.—пять. Для продукта, предназначеннаго къ вывозу заграницу чрезъ порты Чернаго моря—Батумъ и Новороссійскъ—провозныя платы установлены отъ Баку

на Новороссійскъ по 23.05 к. съ пуда

„ Батумъ . . . . „ 15.30 к. съ пуда

При отправкахъ за границу чрезъ порты Балтійскаго моря провозная плата отъ Баку исчисляется

до Петербурга 39.67 к. съ пуда
„ Ревеля . . 43.61 „ „
„ Риги . . . . 40.81 „ „
„ Либавы . . 40.85 „ „

Для грузовъ, отправляемыхъ за границу чрезъ сухопутныя таможни:

Вержболова . . —37.61.
Граева . . . . . —37.61.
Иллова . . . . . —38.59.
Александрова . —41.24.
Границы . . . . —40.79.
Сосновицы . . . —40.79.

При отправкахъ съ волжскихъ пристаней до портовъ Балт. моря.

ОТЪ / ДО	Царицына	Камышина	Саратова	Ярославля	Рыбинска
На Петербургъ	21,67	20,77	19,92	11,67	11,47
„ Ревель . .	26,20	23,02	24,45	15,58	15,38
„ Ригу . . .	23,92	25,30	22,17	15,58	15,88
„ Либаву . .	25,58	24,68	23,83	18,08	17,38

Для отправки съ волжскихъ пристаней и Одессы чрезъ сухопутную границу.

ОТЪ / ДО	Царицына	Камышина	Саратова	Одессы
Вержболова . .	28,65	27,75	27,01	
Граева	28,63	27,73	26,89	
Иллова	30,53	29,63	28,78	—
Александрова .	31,27	30,34	29,49	—
Сосновицъ . . .	32,37	31,17	30,62	—
Волочиска . . .	28,77	27,87	27,02	6,03

При вывозѣ за границу сырой нефти, нефтяныхъ остатковъ и пр. примѣняется только одинъ исключительный тарифъ. При повагонныхъ отправкахъ этихъ грузовъ отъ ст. Грозный Владикавказской дороги до пунктовъ западной сухопутной границы взимаются платы.

до Вержболова	. по	31.21	к.	съ пуда
„ Граева	„	31.60	„	„
„ Иллова	„	33.45	„	„
„ Александрова	„	34.84	„	„
„ Сосновицы . .	„	34.39	„	„
„ Волочиск. . .	„	27.28	„	„

Послѣ изданія свода тарифовъ 1900 г. тарифныя учрежденія не переставали вносить въ тарифы поправки и измѣненія, соотвѣтствующія требованіямъ времени. Измѣненія эти касаются большею частью перевозокъ по небольшимъ станціоннымъ и подъѣзднымъ путямъ; бываютъ, однако-же, перемѣны и въ провозныхъ платахъ по главнымъ направленіямъ. Такъ, напр., въ 1902 г. измѣнены были проѣздныя платы (для нефти и мазута) до ст. Москва (Моск.-Винд.-Рыб. ж. дор.) отъ Царицына, Камышина, Саратова:

отъ Царицына	по	13.01	к.	съ пуда
„ Камышина	„	12.38	„	„
„ Саратова	„	11.76	„	„

Въ томъ же году введенъ новый тарифъ на перевозку керосина (для вывоза за границу) отъ Баку и Петровска до Новороссійска—въ 19.30 и въ 17.30 к. съ пуда.

Съ 1 апрѣля 1904 г. введенъ новый тарифъ на перевозку керосина для дальнѣйшаго вывоза за границу отъ ст. Баку до Новороссійска—въ размѣрѣ 22.30 коп. съ пуда, отъ ст. Петровскъ до ст. Новороссійскъ—20.30 к. съ пуда, отъ ст. Грозный до ст. Новороссійскъ—18.30 к. съ пуда, отъ Баку до Батума—18.30 к. съ пуда.

Всѣ указываемыя до сихъ поръ платы за провозъ керосина и остатковъ относились къ перевозкамъ въ вагонахъ-цистернахъ, принадлежащихъ желѣзнымъ дорогамъ. Но, какъ извѣстно, значительная часть нефтяныхъ грузовъ перевозится въ вагонахъ, принадлежащихъ самимъ отправителямъ и лишь приписанныхъ

къ парку той или иной дороги на извѣстныхъ, особыми договорами устанавливаемыхъ, условіяхъ. Такъ какъ въ провозную плату вообще входитъ и плата за пробѣгъ вагоновъ, то ясно, что стоимость провоза въ вагонахъ, не принадлежащихъ дорогѣ, должна быть ниже указанной выше нормы. Поэтому, при расчетѣ поверстныхъ платъ, приходится въ такихъ случаяхъ дѣлать соотвѣтствующую скидку съ общей нормы. Размѣры скидки не всегда, однако же, были одинаковы. Вопросъ объ этой скидкѣ со времени возникновенія у насъ спеціальнаго подвижного состава (по частной иниціативѣ), т. е. съ 70-хъ годовъ, постоянно оставался спорнымъ пунктомъ. Въ 1891 годъ установлена была скидка въ 2 коп. съ версты для каждой груженой цистерны, безотносительно къ ея емкости. Но такая норма не можетъ быть признана законной. Не говоря уже о томъ, что установленіе одинаковой скидки для вагоновъ различной вмѣстимости поставило цистерны меньшей подъемности въ лучшія условія, нежели большей, кромѣ того, скидка въ 2 коп. оказывается и вообще слишкомъ великой, такъ какъ цистерны въ 750 пудовъ окупаются въ теченіе 25 лѣтъ при скидкѣ 1.59 к. съ котла. Въ 1896 г. признано было, что скидка въ 0.003 к. съ версты и пуда груза болѣе отвѣчаетъ требованіямъ справедливости. Но въ началѣ 1900 г. тарифный комитетъ счелъ нужнымъ еще понизить размѣры скидки. При опубликованіи новаго свода тарифовъ въ 1900 г. скидка за провозъ нефтяныхъ грузовъ въ вагонахъ-цистернахъ частныхъ отправителей была произведена по слѣдующему расчету:

а) „для перевозокъ керосина и прочихъ предметовъ, отнесенныхъ къ своду тарифовъ на перевозку керосина и пр.,—въ размѣрѣ 0.002 к. съ пуда и версты“.

б) „для перевозокъ сырой нефти, нефтяныхъ остатковъ и проч. предметовъ, отнесенныхъ къ соотвѣтствующему своду тарифовъ,—въ размѣрѣ 0.00185 коп. съ пуда и версты“.

Выяснивъ вопросъ объ общихъ условіяхъ перевозки нефтяныхъ грузовъ, переходимъ къ краткому обозрѣнію того, какое мѣсто для каждой дороги занимаютъ эти грузы среди всѣхъ прочихъ грузовъ малой скорости.

Работу желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи по перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ можно представить слѣдующей таблицей:

Годы	Общій пробѣгъ всѣхъ товаровъ малой скорости въ миллiардахъ пудоверстъ	Пробѣгъ нефти и нефтяныхъ остатковъ		Пробѣгъ керосина и всѣхъ другихъ нефт. продуктовъ		Пробѣгъ всѣхъ нефтяныхъ грузовъ	
		Милліарды пудоверстъ	°/o къ пробѣгу всѣхъ товаровъ	Милліарды пудоверстъ	°/o къ пробѣгу всѣхъ товаровъ	Милліарды пудоверстъ	°/o къ пробѣгу всѣхъ товаровъ
1897	1.383,4	56,2	4,0	88,8	6,4	145,0	10,4
1898	1.479,6	52,7	3,7	97,9	6,6	150,6	10,3
1899	1.556,8	53,2	3,5	108,6	6,9	161,8	10,4
1900	1.771,9	59,5	3,4	94,4	5,3	153,9	8,7
1901	1.756,5	61,8	3,5	117,1	6,7	179,2	10,2
	1.590,9	56,7	3,6	101,4	6,4	158,1	10,0

Данныя этой таблицы взяты изъ сборниковъ Мин. П. С. и относятся къ пятилѣтію 1897—1901 г. Сборникъ 1902 г. еще не вышелъ. Таблица представляетъ данныя о пробѣгѣ всѣхъ грузовъ малой скорости и нефтяныхъ грузовъ въ частности въ милліардахъ пудоверстъ. Изъ нея видно, что, по размѣрамъ пробѣга, на нефтяные грузы, въ среднемъ за пятилѣтіе, приходится 10°/o общаго пробѣга всѣхъ товаровъ малой скорости, въ частности на нефть и нефтяные остатки—3.6°/o, а на керосинъ и всѣ прочіе нефтяные продукты—6,4°/o. Среднiй пробѣгъ пуда нефти и мазута по годамъ пятилѣтія колеблется отъ 464 до 499 верстъ, а керосина и прочихъ продуктовъ—отъ 687 до 886*); это зависитъ не только отъ того, что керосинъ проникаетъ въ такія мѣста, гдѣ нефть и мазутъ совсѣмъ не употребляются, а также и отъ того, что большая часть нефти и мазута значительную часть пути совершаютъ по Каспію и Волгѣ съ притоками.

О количествѣ перевезенныхъ желѣзными дорогами нефтяныхъ грузовъ данныя представляются таблицей № 9, изъ которой мы видимъ, что, въ среднемъ, за пятилѣтіе, по всѣмъ до-

*) См. „Сборн. М. П. С. 1897—1901 гг.“

рогамъ Европейской Россіи провозилось ежегодно 6.546,8 м. п. грузовъ малой скорости, изъ коихъ нефти и мазута 218,3 мил. пуд. или 3,3%, керосина и другихъ нефтяныхъ продуктовъ 195,4 мил. пуд.—3,0%; а всего нефтяныхъ грузовъ 413,07 мил. пуд.—6,3%. Необходимо имѣть въ виду, что цифры этой таблицы представляютъ количество грузовъ (въ томъ числѣ и нефтяныхъ), не только оправляемыхъ со станцій той или иной дороги и полученныхъ станціями этой дороги, но и транзитныхъ, такъ что одинъ и тотъ-же грузъ сосчитанъ иногда нѣсколько разъ: какъ отправленный, какъ полученный и одинъ, два или три раза (смотря потому, по сколькимъ онъ дорогамъ прошелъ) какъ транзитный.

Не составляя въ общемъ и десятой части перевозимыхъ желѣзными дорогами грузовъ (6,3%), нефтяные грузы для разныхъ дорогъ имѣютъ весьма различное значеніе, колеблющееся отъ нуля на Баскунчанской дорогѣ, по которой не провезено ни одного пуда нефтяныхъ грузовъ*), до 48,2% на Закавказскихъ дорогахъ (74,4 мил. п.).

Изъ 26 желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи *Закавказскія дороги* по количеству всѣхъ перевозимыхъ грузовъ занимаютъ двадцатое мѣсто. Въ среднемъ за пятилѣтіе по нимъ ежегодно провозится 161,2 м. пуд. всѣхъ грузовъ, причемъ работа этихъ дорогъ съ теченіемъ времени возрастаетъ: съ 1897 г., когда перевезено 134,5 м. пуд., перевозка увеличилась къ 1901 г. до 187,7 м. п. Нефтяные грузы на Закавк. дор., какъ уже говорилось, составляютъ 48,2%, изъ которыхъ на долю керосина, отправляемаго для заграничнаго экспорта, приходится 42,4%, а на долю нефти и мазута только 3,8%. Въ абсолютныхъ числахъ количество перевезенныхъ по Закавказскимъ дорогамъ нефти и мазута колеблется отъ 5,8 мил. п. до 7,1 мил. пуд. ежегодно съ болѣе или менѣе опредѣленной тенденціей къ пониженію; количество же перевезеннаго керосина и другихъ продуктовъ—отъ 68,3 до 84,7 мил. пуд. съ колебаніями безъ опредѣленной тенденціи. По относительному значенію, которое имѣетъ перевозка нефтяныхъ грузовъ, какъ и по абсолютному количеству этихъ грузовъ, Закавказскія дороги занимаютъ первое мѣсто и ни на одной дорогѣ больше мы уже не встрѣтимъ такихъ большихъ чиселъ.

*) Кромѣ служебнаго груза, что беретъ дорога для топлива.

По абсолютному количеству перевезенныхъ нефтяныхъ грузовъ второе, послѣ Закавказскихъ, мѣсто принадлежитъ *Московско-Курско-Нижегородской* жел. дорогѣ. Въ среднемъ, за пятилѣтіе по ней провозилось ежегодно 48,8 мил. пуд. нефтяныхъ грузовъ, что по отношенію ко всѣмъ грузамъ малой скорости на этой дорогѣ составляетъ 12,3%, изъ которыхъ 10% падаетъ на нефть и мазутъ, а 2,3%—на керосинъ и прочіе продукты. По абсолютному количеству перевезенныхъ по дорогѣ нефти и мазута М.-К.-Нижегородская дорога занимаетъ первое мѣсто, въ среднемъ за пятилѣтіе по ней провозилось по 39,6 мил. пуд. ежегодно, при колебаніяхъ отъ 34,7 до 46,0 мил. пуд. Работа по перевозкѣ керосина сравнительно невелика, въ среднемъ за пятилѣтіе—9,2 мил. пуд., при колебаніяхъ отъ 7,3 до 10,5 мил. п.

Николаевская дорога. Нефтяные грузы составляютъ 10,6% (нефть и мазутъ—8,6%, керосинъ и проч.—2%). Количество нефти и мазута, перевозимыхъ дорогой съ 1897 г. по 1900 г. возросло съ 17,9 мил. пуд. до 37,9 мил. пуд., а въ 1901 понизилось до 33,4 мил., въ среднемъ за пятилѣтіе—28,2 мил.; количество перевозимаго керосина за все пятилѣтіе было почти неизмѣнно, въ среднемъ—6,7 мил. пуд.

Московско-Ярославско-Архангельская ж. д. по среднему за пятилѣтіе количеству всѣхъ перевезенныхъ по ней грузовъ лишь немного превосходитъ Закавказскія дороги и въ этомъ отношеніи рядомъ съ ними занимаетъ одно изъ послѣднихъ мѣстъ, между тѣмъ количество нефтяныхъ грузовъ, провозимыхъ по этой дорогѣ, достигаетъ 34,0 мил. пуд., что составляетъ 21,0% всѣхъ грузовъ. Керосина провозится незначительное количество —въ среднемъ 1,9 м. п., при колебаніяхъ отъ 1,1 до 2,5 мил.

Рязано-Уральская дорога. Изъ 29,8 милл. пуд., составляющихъ среднее количество перевезенныхъ по дорогѣ нефтяныхъ грузовъ, 19,4 мил.—нефть и мазутъ, а керосинъ и другіе продукты только 10,4; по отношенію ко всѣмъ грузамъ нефтяные составляютъ 10,2% (6,1%—нефть и мазутъ). Въ первые два года пятилѣтія нефти и мазута по дорогѣ перевозилось больше, чѣмъ въ послѣдніе—три; наоборотъ, работа дороги по перевозкѣ керосина съ теченіемъ времени обнаруживаетъ тенденцію къ увеличенію, но и то и другое измѣненіе работы дороги выражается въ незначительныхъ количествахъ и съ колебаніями.

Юго-восточныя дороги по количеству всѣхъ перевезенныхъ по нимъ грузовъ (500,2 мил. пуд.) занимаютъ второе мѣсто; количество нефтяныхъ грузовъ, перевезенныхъ этими дорогами—28,3 мил. пуд.—лишь немного уступающее Рязано-Уральск. дор., составляетъ всего 5,7°/o, причемъ не замѣчается большой разницы въ перевозкѣ нефти и мазута (15,4 мил.) и керосина съ прочими продуктами (12,9 м.). Уменьшеніе перевозки нефти и мазута и увеличеніе перевозки керосина здѣсь выражено гораздо рѣзче: въ первые два года пятилѣтія нефти и мазута перевозилось 21,4 и 20,3 мил. пуд., въ послѣдніе три: 13,1—11,1—11,3. Перевозка керосина особенно сильно возросла въ первые три года—съ 5,1 м. п. до 14,5, въ послѣдніе два года она выражалась въ 13,3 и 12,9 мил. пуд., т. е. обнаружила тенденцію къ уменьшенію.

Владикавказская дорога. Общая работа дороги не особенно значительна, хотя постепенно и возрастаетъ; 27,6 м. п., перевезенныхъ по ней нефтяныхъ грузовъ, составляютъ 15,2°/o, причемъ керосина по этой дорогѣ, въ среднемъ, перевозится больше, чѣмъ нефти и мазута (перваго—14,4 мил. или 7,9°/o, послѣднихъ—13,2 мил. или 7,3°/o). Въ началѣ пятилѣтія отношеніе было обратное: нефти и мазута перевозилось значительно больше, чѣмъ керосина: въ 1897 году нефти и мазута перевезено 19,6 мил. п. (14,5°/o), керосина—4,6 мил. (3,4°/o), а въ 1901 г.—нефти и мазута 13,0 мил. (4,9°/o), а керосина 19,6 (7,3°/o); общее же количество всѣхъ нефтяныхъ грузовъ, перевозимыхъ дорогой, по отдѣльнымъ годамъ колеблется безъ опредѣленнаго направленія.

Московско-Казанская дорога перевозитъ въ среднемъ ежегодно по 22,7 мил. нефтяныхъ грузовъ (нефти и мазута 18,2 мил. пуд., керосина 4,5 мил.), по отношенію ко всѣмъ грузамъ это составляетъ—9,0°/o (7,2°/o—нефти и мазута). Работа дороги по перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ обнаруживаетъ тенденцію къ уменьшенію, въ особенности, по отношенію къ перевозкѣ керосина, котораго въ 1897 году перевезено 6,7 мил. пуд., а въ 1901 только 2,8 мил.

Московско-Виндаво-Рыбинская дорога. При ничтожной общей работѣ дороги (всего 84,1 мил. пуд.), нефтяные грузы, перевезенные по ней въ количествѣ 14,9 мил. пуд., составляютъ 17,6°/o, изъ каковаго количества 14,9°/o (12,6 мил. пуд.) падаетъ на нефть и мазутъ, а 2,7°/o (2,3 мил. пуд.) на керосинъ. Работа дороги по перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ вообще и нефти

съ мазутомъ въ особенности съ теченіемъ времени неуклонно и сильно возрастаетъ; съ 1897 по 1901 г. нефти и мазута по дорогѣ перевозилось: $4,_1$—$6,_4$—$11,_5$—$20,_6$—$20,_6$ мил. пуд., керосина: $1,_0$—$1,_3$—$1,_8$—$3,_6$—$3,_9$ мил. пуд.

Риго-Орловская дорога перевозитъ ежегодно $11,_1$ мил. пуд. нефтяныхъ грузовъ (4, 6%), причемъ керосина по ней провозится нѣсколько больше (6 мил.), чѣмъ нефти и мазута ($5,_1$ мил.). Это взаимное отношеніе количествъ керосина, съ одной стороны, и нефти съ мазутомъ съ другой, а равно и общее количество нефтяныхъ грузовъ, перевозимыхъ по дорогѣ, испытываетъ съ теченіемъ времени лишь незначительныя измѣненія, то въ сторону увеличенія,—то въ сторону уменьшенія.

Привислинскія дороги. Количество нефти и мазута, перевозимыхъ по дорогамъ, достигая въ 1901 г.—$1,_2$ мил. пудовъ, въ среднемъ за пятилѣтіе выражаетъ всего $0,_7$ мил. пуд. ($0,_2$%); между тѣмъ перевозка керосина, при колебаніяхъ по годамъ отъ $7,_6$ до $9,_9$ мил. пуд., въ среднемъ выражается $9,_0$ мил. пуд. ($2,_1$%). Изъ общей работы дороги перевозка всѣхъ нефтяныхъ грузовъ ($9,_7$ мил. пуд.) составляетъ $2,_3$%.

Екатерининская дорога—первая по количеству перевезенныхъ грузовъ ($619,_1$ мил. пуд.)—нефтяныхъ грузовъ перевозитъ, въ среднемъ, ежегодно $8,_5$ мил. пуд., что составляетъ $1,_4$%. Изъ этого количества на долю керосина приходится $5,_6$ мил., а на долю нефти и мазута 3 мил. Съ теченіемъ времени перевозка нефтяныхъ грузовъ, какъ керосина, такъ и нефти съ мазутомъ возрастаетъ: въ 1897 г. керосина перевезено $3,_1$ мил., нефти и мазута $2,_4$ мил., въ 1901 г.—керосина $8,_5$ мил. п., нефти и мазута $4,_4$ мил. пуд.

Московско-Брестская дорога. Изъ $7,_5$ мил. пуд. всѣхъ нефтяныхъ грузовъ, въ среднемъ ежегодно перевозимыхъ дорогой, (что составляетъ $3,_6$% всей работы дороги), $5,_6$ мил. пуд. приходится на нефть и мазутъ и только $1,_9$ мил. пуд. на керосинъ. Работа дороги по перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ изъ года въ годъ возрастаетъ и съ 1897 года, когда было перевезено $5,_2$ мил. пуд., къ 1901 г. увеличилась почти вдвое—$10,_0$ мил., въ частности перевозка нефти и мазута за это пятилѣтіе увеличилась съ $4,_1$ мил. п. до $7,_4$, а керосина съ $1,_1$ мил. пуд. до $2,_6$.

Полѣсскія дороги. Перевозка нефти и мазута въ среднемъ выражаетъ $0,_6$ мил. пуд. въ годъ, при колебаніяхъ отъ $0,_3$ до

$0{,}_9$ съ ясно выраженной тенденціей увеличенія. Керосина перевозится въ годъ $6{,}_7$ мил. пуд. и съ теченіемъ времени количество это возрастаетъ, хотя увеличившись съ $4{,}_4$ мил. пуд. въ 1897 г. до $7{,}_3$ въ 1900 г., оно въ 1901 г. понижается до $7{,}_0$ м. п. Въ общей работѣ дороги перевозка всѣхъ нефтяныхъ грузовъ ($6{,}_9$ мил. п.) составляетъ $4{,}_9$%.

Московско-Кіево-Воронежская дорога также перевозитъ главнымъ образомъ керосинъ,—въ среднемъ ежегодно $5{,}_1$ мил. пуд.— при колебаніяхъ отъ $3{,}_4$ мил. пудовъ до $6{,}_1$ съ тенденціей къ увеличенію. Перевозка нефти и мазута въ среднемъ выражается $1{,}_6$ мил. пуд., увеличиваясь съ $0{,}_5$ мил. пуд. въ 1897 году до $2{,}_5$ мил. п. въ 1901 г. Всего нефтяныхъ грузовъ по дорогѣ провозится $6{,}_7$ мил. пуд.—$3{,}_2$% всей работы дороги.

Курско-Харьковско-Севастопольская. $6{,}_4$ мил. пудовъ нефтяныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ среднемъ по дорогѣ, составляютъ $1{,}_6$% всѣхъ грузовъ малой скорости. Изъ этого количества керосинъ—$4{,}_7$ мил. п., нефть и мазутъ—$1{,}_7$. Перевозка керосина за пятилѣтіе возросла съ $2{,}_9$ мил. пуд. до $6{,}_0$ мил., нефти и мазута съ $1{,}_2$ мил. до $2{,}_3$ мил.; при этомъ въ 1898 г. имѣло мѣсто небольшое (на $0{,}_1$ мил. п.) уменьшеніе по сравненію съ предыдущимъ годомъ въ перевозкѣ нефти и мазута, а въ 1899—въ перевозкѣ керосина (на $0{,}_3$ лит.).

Харьково-Николаевская дорога перевозитъ нефтяныхъ грузовъ столько же, какъ и предыдущая—$6{,}_4$ мил. пуд. и въ той же почти пропорціи: керосина $4{,}_8$ мил. пуд., нефти и мазута $1{,}_6$ мил., но относительное значеніе этихъ грузовъ по сравненію со всѣми грузами малой скорости здѣсь нѣсколько больше— $2{,}_3$%. Точно также на этой дорогѣ наблюдается и увеличеніе количества перевозки нефтяныхъ грузовъ: перевозка керосина увеличилась съ $3{,}_0$ мил. пуд. до $6{,}_7$ мил., а нефти и мазута съ $1{,}_1$ мил. до $2{,}_2$.

Сызрано-Вяземская дорога перевозитъ по преимуществу нефть и мазутъ, въ среднемъ, ежегодно $4{,}_2$ мил. пуд., тогда какъ керосина только $2{,}_0$ мил. Все количество нефтяныхъ грузовъ— $6{,}_2$ мил. пуд.—составляетъ въ общей работѣ дороги 3, 7%. Перевозка нефтяныхъ грузовъ, колеблясь по годамъ для нефти и мазута отъ $3{,}_7$ до $4{,}_9$ мил. пуд., а для керосина отъ $1{,}_5$ до $2{,}_5$ мил. пуд., не обнаруживаетъ опредѣленной тенденціи.

Юго-Западныя дороги. Перевозка нефтяныхъ грузовъ, составляющая въ общей перевозкѣ грузовъ малой скорости 2%, выражается 6,1 мил. пуд. въ годъ, изъ которыхъ керосина 5,3 мил., нефти и мазута 0,8 мил. п. Перевозка нефти и мазута колеблется отъ 0,5 до 1,0 мил. пуд., почти правильно возрастая; перевозка керосина, понизившись съ 5,8 мил. п. въ 1897 до 4,5 мил. въ 1898, дальше тоже правильно возрастаетъ и въ 1901 г. доходитъ до 6,2 м. п.

Балтійская дорога изъ 5,5 мил. пуд. нефтяныхъ грузовъ, перевозимыхъ дорогой, что въ общей перевозкѣ грузовъ малой скорости составляетъ 4,8%, нефти и мазута перевозитъ 4,4 м. п., а керосина и проч. 1,5 мил. Перевозка нефти и мазута изъ года въ годъ увеличивается и съ 1897 г., когда было перевезено 3,5 мил. п., въ 1901 г. достигаетъ 5,0 мил. п.; тоже имѣетъ мѣсто и съ перевозкой керосина: она за это время увеличилась съ 0,9 до 2,2 мил. пуд.

Либаво-Роменская дорога перевозитъ почти исключительно керосинъ: изъ 5,4 мил. пуд. нефтяныхъ грузовъ (2,6%), на нефть и мазутъ приходится только 0,3 мил., остальное—керосинъ. Перевозка керосина съ каждымъ годомъ увеличивается: съ 1897 по 1901 г. она возросла безъ отклоненія съ 3,3 мил. пуд. до 6,3.

Самаро-Златоустовская дорога перевозитъ нефти и мазута 3,6 мил., керосина и проч. 1,5 мил., всего нефтяныхъ продуктовъ 5,1 мил., что въ общей работѣ дороги составляетъ 4,7%. Въ 1897 г. по дорогѣ было провезено нефти и мазута 6,4 м. п., въ слѣдующемъ году эта цифра падаетъ до 2,6 мил. и дальше колеблется, то увеличиваясь, то уменьшаясь, между 2,6 и 3,2 мил.; перевозка керосина безъ отклоненій въ сторону уменьшенія за пятилѣтіе возросла съ 1,1 мил. пуд. до 2,1.

Варшавско-Вѣнская дорога. Изъ 2,5 мил. пуд. нефтяныхъ грузовъ, перевозимыхъ ежегодно дорогою (1,8%), 2,3 м. пуд.—керосинъ, 0,2 м.—нефть и мазутъ, причемъ послѣдняя цифра для всѣхъ годовъ пятилѣтія одна и та-же; что же касается перевозки керосина, то она возрастаетъ и за пятилѣтіе увеличилась съ 1,6 до 3,1 мил. пуд.

С.-П.Б.-Варшавская дорога перевозитъ также 2,5 мил. пуд. нефтяныхъ грузовъ (1,6%). большей частью керосина—2,1 мил. пуд. Перевозка нефти и мазута по ней колеблется отъ 0,2

до $0{,}_7$ мил. пуд., составляя въ среднемъ $0{,}_4$ п. не обнаруживая въ своихъ колебаніяхъ никакой правильности; перевозка керосина, наоборотъ, правильно возростала съ $1{,}_5$ до $2{,}_8$ мил. пуд.

Пермская дорога перевозитъ ежегодно одно и тоже количество нефтяныхъ грузовъ: $0{,}_1$ мил. п. нефти и мазута и $1{,}_0$ мил. керосина; это количество по отношенію ко всѣмъ грузамъ составляетъ въ среднемъ $1{,}_1$%.

Лодзинская дорога нефти и мазута совсѣмъ не перевозитъ, перевозка же керосина выражается въ среднемъ въ $0{,}_7$ мил. пуд., при колебаніяхъ отъ $0{,}_4$ до $0{,}_9$ мил. пуд. Въ общей работѣ дороги по перевозкѣ грузовъ малой скорости это составляетъ $0{,}_8$%.

Діаграмма № 6 даетъ наглядное представленіе, какъ объ абсолютномъ количествѣ перевезенныхъ дорогами нефтяныхъ грузовъ, такъ и объ относительномъ значеніи этой перевозки.

О значеніи дорогъ по перевозкѣ въ отдѣльности нефти и мазута, съ одной стороны, и керосина съ прочими нефтяными продуктами, съ другой, даетъ представленіе слѣдующій списокъ дорогъ:

Названіе жел. дорогъ въ нисходящемъ порядкѣ ихъ значенія по перевозкѣ:

	Нефти и мазута	Керосина и прочихъ продукта.
1	Моск.-Курско-Нижегород.	Закавказскія
2	Моск.-Яросл.-Арханг.	Владикавказская
3	Николаевская	Юго-Восточныя
4	Рязанско-Уральская	Ряз.-Уральская
5	Московск.-Казанская	Моск.-Курск.-Нижегород.
6	Юго-Восточныя	Привислинскія
7	Владикавказская	Николаевская
8	Моск.-Винд.-Рыбинская	Полѣсская
9	Закавказская	Риго-Орловская
10	Моск.-Брестская	Екатеринославская
11	Риго-Орловская	Юго-Западная
12	Сызрано-Вяземская	Моск.-Кіев.-Воронежск.

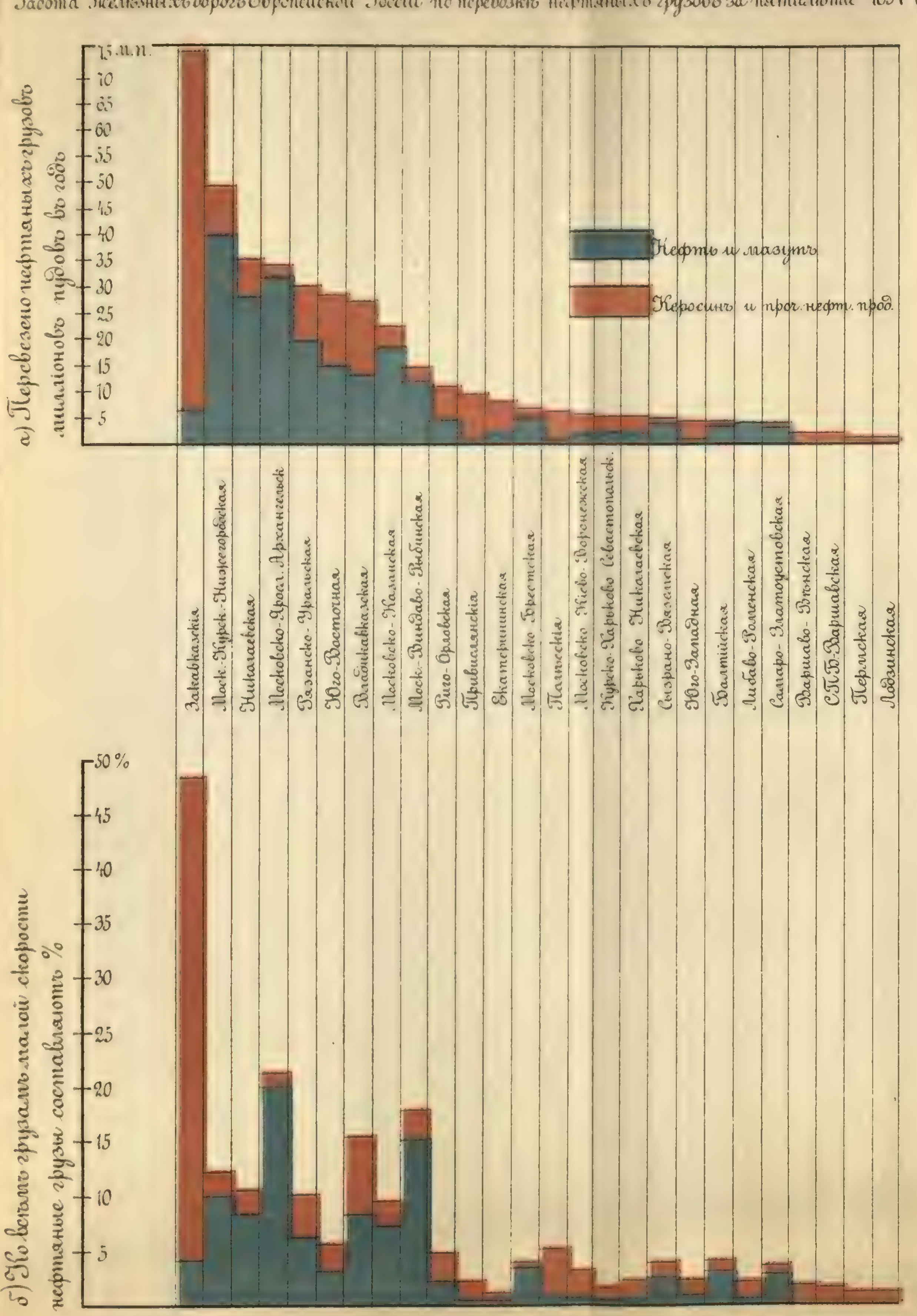
	Нефти и мазута	Керосина и прочихъ продуктовъ
13	Балтійская	Либаво-Роменск.
14	Самаро-Златоустовск.	Харьково-Николаев.
15	Екатеринославская	Курск.-Харьк.-Севаст.
16	Кур.-Хар.-Севаст.	Моск.-Казанская
17	Моск.-Кіево-Ворон.	Моск.-Виндаво-Рыбинск.
18	Харьково-Николаев.	Варшаво-Вѣнская
19	Юго-Западныя	С.-П.Б.-Варшавская
20	Привислинск.	Сызрано-Вяземская
21	Полѣсскія	М.-Я.-Архангельская
22	С.-П.Б.-Варшавская	Московско-Брестская
23	Либаво-Роменск.	Балтійская
24	Варшаво-Вѣнская	Самаро-Златоустовск.
25	Пермская	Пермская
26		Лодзинская

Дорогами первоотправительницами нефтяныхъ грузовъ являются, во-первыхъ, дороги, подходящія къ мѣстамъ добычи нефти—Закавказская и Владикавказская, во-вторыхъ, дороги, примыкающія къ Волгѣ: Юго-Восточныя, Рязано-Уральская, Самаро-Златоустовская, Моск.-Казанская, Моск.-Нижегородская, Моск.-Яросл.-Архангельская, Моск.-Винд.-Рыбинская. По Закавказской дорогѣ вывозится, главнымъ образомъ, керосинъ, по Владикавказской—почти въ равныхъ количествахъ керосинъ и нефтяные остатки; что же касается приволжскихъ дорогъ, то по нимъ вывозятся, главнымъ образомъ, нефтяные остатки, исключеніе въ этомъ отношеніи составляютъ только Юго-Восточныя и Рязано-Уральская дороги, по которымъ и керосинъ вывозится въ значительныхъ количествахъ.

Мы прослѣдимъ движеніе нефтяныхъ грузовъ, поступающихъ на различные потребительское рынки внутри Россіи, исходя отъ главныхъ распредѣлительныхъ пунктовъ, являющих-

Діаграмма № 6.

Работа желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи по перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ за пятилѣтіе 1897-1901 г.





ся въ то-же время почти всегда крупными желѣзнодорожными станціями отправленія. При этомъ, начавъ съ Астрахани, мы перейдемъ къ Царицыну, Саратову, Самарѣ и другимъ пристанямъ Волги, затѣмъ остановимся на районахъ Окскомъ и Уральскомъ и закончимъ этотъ обзоръ портами Чернаго и Каспійскаго морей.

ГЛАВА III.

ГЛАВНѢЙШІЕ ПУНКТЫ ОТПРАВЛЕНІЯ НЕФТЯНЫХЪ ГРУЗОВЪ НА ВОЛГѢ.

I. Астрахань.

Мы уже говорили, что Астрахань является общимъ передаточнымъ пунктомъ и вмѣстѣ съ тѣмъ крупнымъ рынкомъ для нефтяныхъ продуктовъ (преимущественно—нефтяныхъ остатковъ), идущихъ на Волгу.

„Здѣсь составляются караваны изъ 3, 4 и даже 5 баржъ, отправляемыхъ на буксирѣ парохода вверхъ по Волгѣ; отсюда грузъ получаетъ назначеніе на ту или другую пристань; здѣсь-же торговцы верхнихъ пристаней, не ведущіе дѣлъ непосредственно съ Баку или нуждающіеся въ добавочныхъ количествахъ товара, производятъ свои закупки, часто покупателями являются и пароходчики, которые, отыскивая занятія для себя, рѣшаются вести остатки въ Н.-Новгородъ или на другія пристани для продажи на собственный рискъ. Въ Астрахани-же преимущественно снабжается топливомъ весь паровой флотъ, работающій на нижней Волгѣ".

Все это вмѣстѣ взятое создало Астрахани первостепенное торговое значеніе, обусловило сооруженіе здѣсь хранилищъ для нефтяныхъ продуктовъ, приспособленій для перегрузки, остановки судовъ и т. д.

Для причала, перегрузокъ и зимовокъ нефтяныхъ рѣчныхъ и рейдовыхъ каравановъ въ Астраханскомъ районѣ служатъ оба берега рѣки Волги и ея притоковъ, Болды и Мардани, на протяженіи около 30-ти верстъ.

Пространство это, за исключеніемъ части р. Волги противъ города, гдѣ стоянка судовъ съ нефтяными продуктами воспрещена закономъ, занято стоянкою нефтяныхъ каравановъ и пристаней; здѣсь въ навигаціонное время происходитъ усиленная работа по выгрузкѣ нефтяныхъ продуктовъ изъ рейдовыхъ баржей и по нагрузкѣ этихъ продуктовъ въ рѣчныя суда; это-же пространство бываетъ занято для зимовки каравановъ.

Выгрузка нефтяныхъ остатковъ и сырой нефти изъ рейдовыхъ баржей въ береговыя хранилища и въ рѣчныя баржи производится фирмами у собственныхъ пристаней, преимущественно, чрезъ посредство плавучихъ нефтекачекъ. Количество грузовъ провѣряется при выгрузкѣ изъ рейдовыхъ баржей въ рѣчныя баржи и ямы чрезъ мѣрники перекачечныхъ машинокъ, емкость которыхъ колеблется отъ 500 до 2.000 пуд.; при выгрузкѣ въ резервуары опредѣленіе груза производится по замѣрамъ резервуаровъ.

Выгрузка же керосина и другихъ болѣе цѣнныхъ продуктовъ производится въ большинствѣ случаевъ береговыми насосами исключительно въ резервуары съ опредѣленіемъ количества по замѣрамъ резервуаровъ.

Нагрузка рѣчныхъ баржей изъ береговыхъ хранилищъ-ямъ и резервуаровъ—производится по трубопроводамъ береговыми насосами и у нѣкоторыхъ фирмъ самотекомъ.

Для храненія нефтяныхъ продуктовъ въ Астраханскомъ районѣ имѣются слѣдующія хранилища.

	Количество резервуар.	Количество ямъ.	Общая емкость въ пуд.
О-во „Мазутъ“	24	3	10.200.000
Т-во „Бр. Нобель“. . . .	19	6	14.000.000
Восточное О-во	2	2	8.000.000
Волжско-Каспійск. О-во . .	6	1	5.300.000
Т. Д. „Захар. и Скрѣпин.“ .	—	2	8.000.000
О-во „Олеумъ“	2	2	5.200.000
Т-во „Н. Н. Соколовъ и К°“	1	3	5.100.000
Бр. Буніятовы	1	2	4.100.000
Т-во Бр. Меркульевы . . .	6	1	1.350.000
Асадуллаевъ	2	1	4.100.000
Бр. Кацеевы.	—	2	6.000.000
Т-во „С. Шибаевъ и К°“ .	2	—	300.000
Т-во „Вл. Макаровъ и С-я“.	1	—	200.000
Т. Д. „А. Шитовъ“ . . .	1	—	150.000
Итого .	67	25	72.000.000

Назначеніе этихъ резервуаровъ слѣдующее:

мазутныхъ до 40, емкостью до . . 8.000.000 пуд.

керосиновыхъ и всѣхъ прочихъ продуктовъ до 27, емкостью . . . . 4.000.000 пуд.
Общая емкость 25 земляныхъ ямъ около 60 милліоновъ.

Къ заполненію ямъ мазутомъ транспортирующія фирмы прибѣгаютъ лишь за недостаткомъ въ Астрахани рѣчныхъ баржъ, что случается весною, когда рѣчные караваны, пользуясь весеннимъ полноводіемъ, отправляются преимущественно въ верхніе города и возвращеніе ихъ въ Астрахань замедляется на продолжительное время. Затѣмъ, во время сильнаго мелководья, когда рѣчныя баржи, во избѣжаніе распаузокъ въ пути, принимаютъ незначительное количество мазута (1/3 емкости) и, наконецъ, осенью, когда возможность отправки вверхъ по рѣкѣ Волгѣ мазута прекращается значительно ранѣе прекращенія морской навигаціи. При нормальной-же водѣ въ рѣкѣ Волгѣ заполненіе значительнаго числа ямъ не входитъ въ программу перевозки мазута, такъ какъ ко времени поступленія его съ моря въ Астрахань, туда-же прибываютъ рѣчныя баржи для пріемки его.

Что-же касается резервуаровъ, то большая часть ихъ находится постоянно заполненными, такъ какъ чрезъ резервуары собственно производится нагрузка рѣчныхъ судовъ.

Продолжительность выгрузки и нагрузки нефтяныхъ продуктовъ въ склады и обратно въ рѣчныя баржи выражается слѣдующимъ образомъ: весною и осенью, когда температура продуктовъ не превышаетъ 5 гр. Р.—плавучими нефтекачками отъ 5 до 20 тыс. пуд. въ часъ; береговыми насосами—отъ 8 до 22 тыс. пуд. въ часъ; самотекомъ изъ резервуаровъ въ баржи отъ 12 до 22 тыс. п. въ часъ.

Нижеслѣдующая таблица показываетъ, какое громадное количество было вывезено въ Астрахань нефтяныхъ грузовъ (за пятнадцатилѣтній періодъ для внутренняго потребленія Россіи—3.377.686 тыс. п.) Въ среднемъ ежегодно вывозилось за первое пятилѣтіе (1889—1893 г.г.)—126.897 т. п.; во второе пятилѣтіе (1889—1898 г.г.)—227.115 т. п.; за третье пятилѣтіе (1899—1903 г.г.)—321.524 т. п. За три пятилѣтія вывозъ нефт. прод. развивался какъ $1:1{,}8:2{,}5$, а показателями увеличенія были отъ перваго пятилѣтія ко второму $1{,}8$, отъ второго къ третьему $1{,}3$. Такимъ образомъ, средній ежегодный вывозъ въ послѣдній періодъ уменьшился. Вывозъ второго пятилѣтія ежегодно былъ на $100{,}2$ мил. п. болѣе перваго, а вывозъ третьяго—только на $94{,}4$ мил. п. больше второго; въ частности—вывозъ нефт. остатковъ во второе пятилѣтіе превышаетъ ежегодно на $86{,}0$ мил. пуд., третье-же пятилѣтіе превышало второе лишь на $82{,}8$ мил. п.

Вывозъ въ Астрахань изъ Баку и Петровска въ 1889—1903 годы.

(въ тысячахъ пудовъ)

	1889	1890	1891	1892	1893	Среднее за 1889—1893	1894	1895	1896	1897	1898	Среднее за 1894—1898	1899	1900	1901	1902	1903	Среднее за 1899—1903
Сыр. неф.	2.866	1.318	9.393	9.038	9.601	7.043	13.755	10.249	22.397	25.334	31.475	20.640	13.060	23.756	21.771	18.777	17.142	18.901
Нефт. ост.	76.715	83.093	87.041	99.817	121.672	94.276	167.629	158.085	164.098	202.349	209.244	180.281	219.008	237.452	277.951	316.516	261.621	263.111
Осв. маслъ	23.030	22.575	25.186	21.812	28.817	24.885	21.205	22.520	23.209	28.002	27.110	24.409	26.589	35.976	35.354	34.508	47.376	35.360
Пр. прод.	119	573	736	889	818	693	1.466	1.523	1.401	1.807	2.635	1.785	2.558	2.895	5.051	5.409	4.849	4.152
Всего	103.090	110.559	122.359	131.556	163.908	126.897	204.055	192.377	211.208	257.492	270.464	227.115	261.215	300.079	340.127	375.210	330.988	321.524

Относительно послѣднихъ двухъ лѣтъ мы имѣемъ свѣдѣнія о привозѣ въ Астрахань по мѣсяцамъ съ указаніемъ, кому какой грузъ доставленъ, о томъ, кто у кого и на какое количество состоялъ доставщикомъ, а также и о томъ, сколько было доставлено парусным флотомъ и сколько паровымъ. Интересующихся этими свѣдѣніями мы отсылаемъ къ приложеніямъ №№ 10 и 11. Здѣсь-же мы приведемъ только данныя о количествѣ, доставленномъ въ эти годы въ Астрахань, по мѣсяцамъ:

	Нефть и нефтяные остатки		Керосинъ и проч. продукты		ВСЕГО	
	1902	1903	1902	1903	1902	1903
Въ мартѣ . .	31.468.672	20.487.548	4.656.453	3.551.991	36.125.125	24.039.539
„ апрѣлѣ .	41.192.400	37.529.424	5.267.752	7.128.242	46.460.152	44.657.666
„ маѣ . .	45.762.646	41.506.425	5.185.932	6.165.558	50.948.578	47.671.983
„ іюнѣ . .	43.993.164	40.948.717	6.412.277	7.290.446	50.405.441	48.239.163
„ іюлѣ . .	48.786.827	39.360.339	5.848.984	6.654.416	54.635.811	46.014.755
„ августѣ .	48.338.806	38.429.597	5.774.165	7.767.119	54.112.971	45.196.716
„ сентябрѣ .	46.607.555	34.016.499	4.237.732	7.050.873	50.845.287	41.067.372
„ октябрѣ .	29.067.360	28.264.830	2.533.394	4.502.191	31.600.754	32.767.021
„ ноябрѣ .	76.016	1.219.235	—	114.400	76.016	1.333.635
Итого .	335.293.446	280.762.614	39.916.689	50.225.236	375.210.135	330.987.850

Это данныя астраханской таможни. Относительно ихъ надо сдѣлать существенную оговорку: прибывшій въ Астрахань грузъ регистрируется въ таможнѣ по накладнымъ, составляемымъ въ пунктахъ отправленія этого груза; въ этихъ накладныхъ количество топлива, взятое на мѣстѣ отправленія, иногда отдѣляется отъ всего перевозимаго груза, иногда-же не отдѣляется. По мнѣнію транспортировщиковъ и торговцевъ, при такихъ условіяхъ записи, надо изъ всего количества нефтяныхъ грузовъ, зарегистрированныхъ въ астраханской таможнѣ, вычесть 4% на топливо, употребленное во время пути до Астрахани. Далѣе,—слѣдуетъ сбросить $^3/_4$%, какъ потерю на рейдѣ, 1% утечки во время пути и $^1/_4$% на аваріи, а всего 6%. Короче говоря, когда мы пожелаемъ узнать, какое количество неф-

тяныхъ грузовъ принимаетъ къ себѣ Волга и распредѣляетъ между крупными категоріями потребителей—пароходами, желѣзными дорогами и фабрично-заводской промышленностью, мы должны изъ данныхъ таможни вычесть 6% со всего зарегистрированнаго груза. И изъ этого дѣйствительно прибывшаго количества Астрахань далеко не все отправляетъ на верхнія пристани для складовъ и желѣзныхъ дорогъ: на этомъ рынкѣ закупаютъ топливо пассажирскіе и буксирные пароходы, мѣстныя торгово-промышленныя предпріятія, берутъ обусловленный процентъ топлива доставщики нефтяныхъ грузовъ, идетъ утечка изъ ямъ и резервуаровъ, утечка при перекачкѣ, и когда хотятъ сказать, сколько можетъ итти коммерческаго груза въ данный годъ на верховые рынки,—то обычно вычитаютъ 8% изъ дѣйствительно прибывшаго груза въ Астрахань.

Составленный нами балансъ прихода и расхода въ 1903 году нефтяныхъ продуктовъ для Астрахани дастъ болѣе ясное представленіе о только-что сказанномъ:

ПРИХОДЪ	Пуды	
Оставалось нефтяныхъ запасовъ отъ зимы 1902/03 г.	31.314.000	
Остатокъ въ копаняхъ и зачистокъ баржевыхъ	148.266	
Вывезено изъ Баку и Петровска моремъ .	330.987.850	362.480.116
РАСХОДЪ		
Вывезено вверхъ по Волгѣ на верховые рынки	295.286.834	
Отправлено керосина моремъ обратно . .	110.412	
Мѣстная продажа на топливо пароходовъ морскихъ и рѣчныхъ и собственная потребность фирмъ въ Астрахани и на 12′ рейдѣ	7.420.000	
Мѣстная продажа керосина и смазочныхъ маслъ въ посудѣ	320.000	
Продажа топлива мѣстнымъ торгово-промышленнымъ заведеніямъ, фабрикамъ и заводамъ	1.220.000	

	Пуды	
Утечка изъ ямъ и резервуаровъ, трата при перекачкахъ и паузкахъ и потеря отъ аварій и пожаровъ	671.431	
4,5% всего вывозимаго вверхъ по Волгѣ количества (257.060 т. п.) на топливо пароходовъ, ведущихъ нефтяные караваны вверхъ	11.177.700*)	
6% привозимаго изъ Баку количества (281.879 т. п.) на утечку, топливо и аварій въ пути Баку—12' рейдъ—Астрахань	16.912.740	
Осталось къ моменту закрытія навигаціи 1903 года	29.361.000	362.480.116
Израсходовано въ зиму 1903/04 года, на собственную потребность фирмъ, продажу торгово-промышленнымъ и фабричнымъ заведеніямъ, продано на топливо пароходамъ при открытіи морской и въ астраханскихъ водахъ навигаціи, а также на зимнюю утечку изъ хранилищъ	—	5.621.839
Осталось нефтяныхъ запасовъ къ открытію навигаціи 1904 года	—	23.739.161

Мы уже упоминали, что Астрахань, будучи перевозочнымъ пунктомъ, является въ то-же время крупнымъ торговымъ рынкомъ. За послѣдніе годы здѣсь совершено сдѣлокъ по продажѣ нефтяныхъ продуктовъ въ:

1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.
39,0 м. п.	48,0 м. п.	52,0 м. п.	45,0 м. п.	79,6 м. п.	62,7 м. п.

Въ приложеніи № 12 даны болѣе подробныя свѣдѣнія о запродажахъ въ 1902 году; относительно послѣдняго отчетнаго

*) Цифра эта должна быть уменьшена на 1.860.000 п., такъ какъ остатокъ при закрытіи навигаціи 1903 г. фирмою „Т./Д. Е. И. Лбова и С-вья" былъ показанъ въ 150 тыс. п.; при открытіи-же навигаціи 1904 г. зарегистрированы еще зимовавшія 19 баржей съ грузомъ мазута въ 1.860 т. пуд., принадлежащихъ этой фирмѣ.

года мы здѣсь повторимъ то, что было сказано нами въ „Нефт. Дѣлѣ“ (№ 5—1904 г.)

Сдѣлокъ при посредствѣ маклеровъ въ концѣ 1902 года и въ теченіе 1903 года на астраханской биржѣ заключено было 134 на количество 62.690 тыс. пуд. разныхъ продуктовъ, изъ которыхъ на 22.200 тыс. пуд. навигаціонныхъ на 1903 годъ и 11.150 тыс. пуд. навигаціонныхъ на будущій 1904 годъ; остальное-же количество прошло партіонными сдѣлками, падая:

				Пуды
въ январѣ	3	сдѣлки	на	1.800.000
„ февралѣ	1	„	„	300.000
„ мартѣ	4	„	„	1.620.000
„ апрѣлѣ	6	„	„	1.195.000
„ маѣ	9	„	„	3.700.000
„ іюнѣ	20	„	„	5.065.000
„ іюлѣ	19	„	„	3.910.000
„ августѣ	16	„	„	3.940.000
„ сентябрѣ	18	„	„	6.190.000
„ октябрѣ	6	„	„	1.370.000
„ ноябрѣ	3	„	„	250.000
Итого	105	„	„	29.340.000

Крупными продавцами нефтяныхъ остатковъ и сырой нефти на астраханскомъ рынкѣ являлись:

	Пуды
Г. Тумаевъ	3.000.000
Г. Нагіевъ	9.300.000
Т./Д. Е. И. Лбова и С-вья	7.475.000
Бр. Буніятовы	4.210.000
Ш. Асадуллаевъ	4.850.000
Т./Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	7.430.000
Волжско-Каспійское Об-во	4.040.000
Бр. Кащеевы	6.710.000
Е. С. Куликовъ	6.395.000
Т-во Н. И. Соколовъ и К°	3.385.000
Г. С. Демботъ	580.000
Г. Сарухановъ	4.595.000
О-во „Олеумъ“	100.000
Бр. Колесниковы	200.000
Теръ-Акоповъ	420.000
Всего	62.690.000

Въ то-же время покупателями этихъ продуктовъ были мѣстные коммерсанты, нефтеторговцы верховыхъ волжскихъ, камскихъ и окскихъ пристаней, пароходовладѣльцы, желѣзныя дороги, фабрики и заводы, а именно:

	Пуды
Т./Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	3.880.000
Т./Д. Е. И. Лбова и С-вья	4.800.000
В. Г. Стахѣевъ	2.400.000
М. С Солинъ	1.100.000
Г. С. Демботъ	1.000.000
Я. С. Чернонебовъ	7.100.000
Баронъ Дельвигъ	1.000.000
И. И. Черныхъ	2.350.000
Т./Д. Сусловъ и Александровъ	1.250.000
Рязанско-Уральская желѣз. дорога	3.000.000
Д. В. Сироткинъ	1.650.000
Волжско-Каспійское Об-во	7.850.000
Пароходство Любимовыхъ	1.000.000
А. Н. Маркова	1.030.000
Т-во Химическихъ заводовъ Ушкова	220.000
Б. Колесниковы	1.420.000
А. И. Масловъ	170.000
Башкировъ	730.000
Е. С. Куликовъ	750.000
Бр. Меркульевы	100.000
Теръ-Акоповъ	400.000
О-во „Мазутъ“	8.000.000
С. Шибаевъ	120.000
Н. В. Мюшковъ	600.000
Г. Обнаевъ	75.000
А. Ф. Сергѣевъ	590.000
Бр. Рябиновы	630.000
П. И. Мартемьяновъ	430.000
И. Д. Яргомскій	300.000
Саратовскій механич. стальн. заводъ	75.000
Т-во И. И. Соколовъ и К°	1.850.000
Бр. Буніятовы	250.000
Восточное Об-во	1.300.000
Рѣшетниковъ	150.000
Кузьминъ	70.000
Соловьевъ	100.000
Гусевъ	170.000
П. М. Морозовъ	60.000
Кавказъ и Меркурій	3.500.000
О-во „Олеумъ“	70.000
О-во „Ока“	1.000.000
С. С. Четверговъ	150.000
Всего	62.690.000

Большинство показанныхъ грузовъ (67%) изъ Астрахани вывезено вверхъ по Волгѣ; исключительно на мѣстное потребленіе закупали г. Мартемьяновъ для зимней розничной продажи торгово-промышленнымъ заведеніямъ гор. Астрахани и ея окрестностей и г.г. Сусловъ и Александровъ для продажи топлива съ торговыхъ баржей-машинокъ.

И такъ, вся свободная наличность нефтяныхъ грузовъ растекается изъ Астрахани по всѣмъ пристанямъ Волжскаго бассейна. За послѣднія пять лѣтъ это количество выражалось слѣдующими цифрами:

Вывезено вверхъ по Волгѣ тысячъ пудовъ:

	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.
Всего	213.438	265.339	267.743	339.749	295.287
Въ томъ числѣ нефти и нефт. ост.	184.583	229.135	227.968	330.370	247.060

За послѣдніе два года вывозъ по мѣсяцамъ выражается такъ:

	Нефть и нефтяные остатки		Керосинъ и проч. продукты		ВСЕГО	
	1902	1903	1902	1903	1902	1903
Въ мартѣ . .	14.908.758	9.270.362	2.281.315	1.611.990	17.193.073	10.882.352
„ апрѣлѣ .	31.572.041	33.625.262	4.712.788	6.291.133	36.284.829	39.916.395
„ маѣ . .	52.169.487	37.308.696	6.226.096	5.995.155	58.395.583	43.303.851
„ іюнѣ . .	43.202.485	40.347.343	5.712.655	7.225.692	48.915.140	47.573.035
„ іюлѣ . .	49.726.725	35.206.820	7.095.143	6.400.656	56.821.868	41.607.476
„ августѣ .	44.476.998	42.093.002	5.637.971	6.471.680	50.114.969	48.564.682
„ сентябрѣ .	41.958.961	28.172.702	3.767.845	6.579.451	45.726.806	34.752.153
„ октябрѣ .	19.628.002	19.510.233	3.617.839	7.444.990	23.245.841	26.955.223
„ ноябрѣ . .	2.727.329	1.525.975	323.327	205.692	3.050.656	1.731.667
Итого .	287.872.235	247.060.395	39.377.979	48.226.439	339.748.765	295.286.834

Наибольшій вывозъ падаетъ, какъ видно изъ этой таблицы, на іюнь, іюль и августъ. Изъ приложенія № 13 можно видѣть, кто и въ какомъ количествѣ за эти два года вывозилъ нефтяные продукты по Волгѣ и на какія именно пристани.

Недовывезенныя количества остаются, какъ запасъ къ операціямъ слѣдующей навигаціи. Мы имѣемъ свѣдѣнія объ остаткахъ мазута къ открытію навигацій 1899-го, 1900-го и 1901-го годовъ и объ остаткахъ всѣхъ нефтяныхъ продуктовъ къ открытію навигацій 1902-го, 1903-го и 1904-го годовъ. Вотъ эти данныя:

1899 г.	. . . . 22.763,9	т. п. нефт. ост.
1900 г.	. . . . 6.621,3	„ „ „ „
1901 г.	. . . . 18.046,7	„ „ „ „
1902 г.	. . . . 45.732,0	„ „ „ „
1903 г.	. . . . 31.334,0	„ „ „ „
1904 г.	. . . . 23.739,2	„ „ „ „

Въ приложеніи № 14-ый интересующіеся могутъ найти эти свѣдѣнія съ указаніемъ, кому и какіе продукты принадлежали.

Главнѣйшими пристанями, куда доставляются нефтяные грузы изъ Астрахани, являются Нижній, Саратовъ, Царицынъ, Ярославль, Кинешма, Рыбинскъ, Самара, Казань, Рязань и Камышинъ.

За десятилѣтіе 1903—1902 гг. привезенные на эти десять пристаней нефтяные остатки распредѣлялись въ слѣдующихъ приблизительно количествахъ:

Нижній	около	25½%
Саратовъ	„	17%
Царицынъ	„	16%
Ярославль	„	14%
Кинешма	„	6½%
Рыбинскъ	„	6%
Самара	„	5½%
Казань	„	4%
Рязань	„	4%
Камышинъ	„	1½%

Почти три четверти всего количества нефти и нефтяныхъ остатковъ, вывозимыхъ изъ Астрахани, поступаютъ въ Нижній, Царицынъ, Саратовъ и Ярославль. Между этими четырьмя пристанями происходитъ борьба за первенство въ дѣлѣ снабженія тѣхъ или иныхъ районовъ внутренней Россіи нефтянымъ топливомъ. Въ своемъ мѣстѣ мы будемъ подробно говорить объ этихъ пристаняхъ, объ оборудованіи ихъ, о привозѣ и вывозѣ за рядъ лѣтъ; здѣсь же приведемъ таблицу вывоза нефтяныхъ грузовъ изъ Астрахани на всѣ волжскія пристани за два послѣдніе года.

Вывезено изъ Астрахани.

Мѣсто назначенія	Всѣхъ нефтян. грузовъ (тыс. п.)		Въ томъ числѣ нефти и нефт. остатковъ (т. п.)	
	въ 1902 г.	въ 1903 г.	въ 1902 г.	въ 1903 г.
Никольскъ	22,3	—	22.3	—
Черный Яръ	101,5	—	101,5	—
Владимировка . . .	267,2	449,0	267,2	443,0
Сарепта	1.479,0	1.445,6	1.479,0	1.445,6
Царицынъ	34.464,0	39.092,1	24.518.6	26.069,9
Камышинъ	10.489,6	7.358,2	10.118.6	7.148,3
Золотое	30,0	—	—	—
Ровное	31,0	92,5	—	—
Саратовъ	47.751,8	36.995,8	37.767,8	25.844.4
Баронскъ	110.0		110.0	—
Вольскъ	1.615,1	260,9	1.480.1	180,0
Балаково	331,0	115,0	—	—
Алексѣевка	26,0		26,0	—
Хвалынскъ	63,0	141,0	—	32,0
Батраки	12.701,8	7.864,0	9.751.8	4.165,0
Сызрань	309,2	147,0	309,2	147,9
Самара	13.792,2	10,334,8	12.416.7	8.930,6
Симбирокъ	112,2	10,0	39,0	
Спасскій Затонъ . .	647,5	339,2	647.5	339,2
Казань	7.939,7	5.457,8	7.889,4	5.239,3
Васильсурскъ . . .	167,2	—	167.2	
Нижній-Новгородъ .	117.598,2	85.610,7	114.477,1	81.741,5
Алексѣевскій Затонъ .	—	25,0	—	25,0
Тетюши	—	42,1	—	—
Лысково	114,9	—	—	—
Бирскъ	51,2	—	—	—

	Всѣхъ нефтян. грузовъ (тыс. п.)		Въ томъ числѣ нефти и нефт. остат. (тыс. п.)	
	въ 1902 г.	въ 1903 г.	въ 1902 г.	въ 1903 г.
Городецъ	69,9	70.4	69,9	70.1
Кинешма	4.380,0	3.555,0	4.330,0	3.555,0
Кострома	805,0	445,0	805,0	445,0
Ярославль	39.670,2	28.847,9	35.560,5	25.652.3
Константиновка . . .	1.020,0	1.060,5	1.020,0	1.060.5
Рыбинскъ	30.892,8	51.445,3	26,762,0	43.768,9
Чистополь	393,2	393,6	293,0	218,0
Челны	16,0	70,0	—	20,0
Пьяный Боръ . . .	542,0	379,0	542,0	379,0
Сарапулъ	359,2	274,0	291,0	274,0
Оса	21,0	23,2	—	
Оханскъ	54,7	28,0	29,7	28,0
Пермь	5.546,3	4.766,2	4.724,0	3.957,9
Уфа	2.593,8	4.299,5	2.016,1	3.089,9
Рязань	1.959,7	1,976,8	1.959,7	1.976,8
Вятка	470,7	625,2	230,0	428,2
Малмыжъ	51,1	—	—	—
Левшино	538,6	565,3		—
Заводъ Пожва . . .	70,5	74,6	70,5	74,6
Устье Камы . . .	78,2	87,1	78,2	87,1
Тихія Горы	—	220,0	—	220,0
Усолье	—	40,0	—	—
Сосновка	—	46,6	—	—
Въ разные пункты .	—	212,1	—	—
	339.748,8	295.286,9	300,370,6	247.060,3

Этимъ краткимъ описаніемъ астраханскаго рынка мы и могли бы здѣсь ограничиться, отсылая читателя, интересующагося детальными цифровыми данными, къ указаннымъ приложеніямъ, но мы еще скажемъ нѣсколько словъ объ астраханскомъ портѣ, затѣмъ остановимся на дѣятельности общественныхъ учрежденій по развитію этого рынка, а въ заключеніи дадимъ краткій обзоръ этого рынка за послѣдній отчетный годъ.

Сбора въ пользу города и казны *съ нефтяныхъ произведеній* въ г. Астрахани до 1902 года не было. Съ 1-го января 1902 года на основаніи правилъ, объявленныхъ въ собраніи узаконеній и распоряженій Правительства въ 1901 г. за № 68, установленъ попудный сборъ со всѣхъ моремъ привозимыхъ къ портамъ и отвозимыхъ изъ нихъ товаровъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

1) съ товаровъ, привозимыхъ изъ-за границы и отвозимыхъ за границу, попудный сборъ взимается въ размѣрѣ: а) одной четверти копейки съ пуда—хлѣбныхъ грузовъ, сѣна, соломы, удобрительныхъ веществъ всякихъ, глинъ (кромѣ красильныхъ), мѣла, извести, гипса, цемента, алебестра, камней не драгоцѣнныхъ (кромѣ мрамора), каменнаго угля, кокса, нефти сырой, нефтяныхъ остатковъ, руды, шлаковъ желѣзныхъ, кирпича обыкновеннаго, соли и дровъ; б) полукопейки съ пуда—сѣмянъ всякихъ, муки, крупы, лѣсныхъ матеріаловъ (кромѣ деревъ цѣнныхъ породъ) и гудрона; в) одной копейки съ пуда—всѣхъ остальныхъ товаровъ.

2) Съ товаровъ, перевозимыхъ изъ одного русскаго порта въ другой, попудный сборъ взимается въ размѣрѣ одной трети указанныхъ въ предыдущей (1) статьѣ ставокъ.

Такимъ образомъ, на основаніи этихъ правилъ, попудный сборъ за привозъ въ Астрахань уплачивается фирмами, на имя которыхъ адресованы грузы:

съ пуда нефтян. ост. и сырой нефти. . . $^1/_{12}$ коп.
съ пуда гудрона . . . . $^1/_6$ коп.
съ пуда всѣхъ прочихъ нефтян. продуктовъ $^1/_3$ коп.

Въ такомъ же размѣрѣ попудный сборъ уплачивается въ Баку за отвозъ этихъ продуктовъ. Взиманіе сбора возложено на портовыя таможни.

Порядокъ уплаты въ Астрахани попуднаго сбора астраханской таможнѣ установленъ слѣдующій: большинство изъ фирмъ

вносятъ авансомъ въ астраханскую таможню необходимыя суммы, изъ которыхъ таможня, согласно реестрамъ, выданнымъ портами отправленій, исчисляетъ и получаетъ попудный сборъ. Неудобствъ и стѣсненій для судоходства при уплатѣ попуднаго сбора, по словамъ судовладѣльцевъ, не встрѣчается. Проектируется еще новый сборъ съ грузовъ, привозимыхъ въ Астрахань. Въ 1900 г. состоялось постановленіе астраханскаго биржевого комитета о преобразованіи мореходныхъ классовъ въ училище малаго плаванія съ приготовительной при немъ школой. Для оборудованія и содержанія этого училища комитетомъ проектировано обложеніе судовъ, приходящихъ въ Астраханскій портъ, т. е. на 12′ рейдъ, сборомъ по 3 коп. съ 1.000 пуд. за каждый рейсъ.

Мелководье, мели и неправильности фарватера—съ одной стороны, загроможденіе фарватера судами, столкновенія этихъ судовъ, отсутствіе въ Астрахани гавани и проч.—съ другой—издавна составляютъ предметъ заботъ, какъ правительства, такъ и промышленно-торговаго класса. Общественная самодѣятельность выражалась въ ходатайствахъ о помощи, о пособіяхъ. Ходатайства эти, большею частью, оставлялись безъ удовлетворенія. Только въ 1898 г., когда обмелѣніе въ устьѣ р. Волги, въ особенности, на такъ называемомъ „Осередкѣ“ приняло такіе размѣры, что при NW вѣтрахъ сдѣлало невозможнымъ проходъ судовъ здѣсь, ходатайство о дноуглубительныхъ работахъ было принято благосклонно, и съ осени 1901 г. здѣсь работала землечерпалка „Девилантъ“. Другая землечерпалка „Саратовъ“ работала на Харбатской розсыпи.

Существенныхъ перемѣнъ можно ожидать только отъ осуществленія *проекта Волго-Каспійскаго канала.* Еще въ 1896 г. проектъ канала служилъ предметомъ оживленнаго обмѣна мнѣній въ обществѣ и прессѣ; ему были посвящены засѣданія Петровскаго О-ва изслѣдователей Астраханскаго края. По послѣднимъ извѣстіямъ, инженеромъ Эмировымъ производится изысканіе въ устьѣ р. Волги. Изъ двухъ проектовъ канала предпочтеніе, по всей вѣроятности, будетъ отдано проекту, по которому каналъ беретъ направленіе по рукаву Волги—Камызяку. Глубина канала проектирована не менѣе 12—13 фут., чтобы морскія суда могли свободно проходить по нему. Въ ходатайствѣ биржевого комитета предъ мин. финансовъ указывалось, что съ проведеніемъ канала прекратятся непроизводительные расходы: 1) на пере-

грузку на рейдѣ, 2) на содержаніе полуморской (рейдовой) флотиліи, 3) на простой морскихъ судовъ на рейдѣ, 4) на ежегодныя аваріи судовъ во время ледохода, и 6) на быстрое изнашиваніе судовъ вслѣдствіе мелководья фарватера устьевъ Волги и взморья.

Съ проведеніемъ Астрах.—Саратовской желѣз. дороги можно ожидать и проведенія канала. Желѣзную дорогу рѣшено вести по лѣвому берегу Волги на ст. Фриденфельдъ. Относительно значенія этой дороги для перевозки нефтяныхъ грузовъ существуютъ діаметрально-противоположныя мнѣнія: въ то время какъ одни (астраханское городское управленіе, биржевой комитетъ) полагаютъ, что по ней будетъ вывозиться до 75% остающихся на зиму въ Астрахани нефтяныхъ продуктовъ, другіе увѣряютъ, что выгоднѣе понести расходы на зимнее храненіе въ Астрахани, чтобы во время навигаціи отправить грузы по удобному и дешевому водному пути, чѣмъ платить по высокимъ желѣзнодорожнымъ тарифамъ. Условія навигаціоннаго движенія и льготные тарифы разрѣшатъ этотъ споръ.

Что касается астраханской гавани, то въ этомъ отношеніи дѣлалось не много, именно—приведеніе въ годное состояніе Царевскаго затона, очень обмелѣвшаго у береговъ. Упорядоченіе Царевскаго затона будетъ имѣть большое значеніе, хотя вообще зимовки судовъ въ Астрахани, при слабости здѣсь льда, безопасны; продолжительность навигаціи въ Астрахани за десятилѣтіе колебалось между 225 днями и 310. Навигація въ 1903 году открылась въ Астрахани 13 марта, на 11 дней ранѣе, и закрылась на 21 день позднѣе навигаціи 1902 года; такимъ образомъ, въ 1903 г. она была продолжительнѣе, чѣмъ въ 1902 г., на 1 мѣсяцъ и 2 дня.

Состояніе горизонта воды было для судоходства удовлетворительное; суда изъ Астрахани отправлялись полнымъ грузомъ, за исключеніемъ очень немногаго времени въ концѣ навигаціи—въ октябрѣ,—когда суда наливались на три четверти погрузки.

Благопріятныя обстоятельства позволили продолжить очень многимъ фирмамъ дѣйствіе морскихъ операцій до 8 ноября, доставивъ, такимъ образомъ, излишекъ, непредвидѣнный программами, почти въ 10 милліоновъ пудовъ нефтяныхъ продуктовъ, каковой почти цѣликомъ вывезенъ: керосинъ въ Царицынъ и нефтяные остатки въ г. Саратовъ, гдѣ имѣются хранилища,

хорошіе затоны для зимней стоянки судовъ и удобныя приспособленія для выгрузки.

Благопріятно отразились на доставку грузовъ, безъ значительныхъ потерь при аваріяхъ и разгрузкахъ и въ смыслѣ своевременности, дноуглубительныя работы, предпринятыя въ устьяхъ рѣки Волги министерствомъ путей сообщенія. Работы велись непрерывно цѣлое лѣто; углублялись Бахтемировскій фарватеръ и особенно Зюзинская розсыпь, гдѣ постоянно поддерживался каналъ до 60 саж. ширины съ нормальнымъ, для прохода съ полнымъ грузомъ судовъ, горизонтомъ воды.

Что касается цѣнъ въ Астрахани на нефтяные продукты,—то о нихъ мы будемъ говорить въ концѣ своей книги; относительно же послѣдняго года вотъ что мы писали въ „Нефтяномъ Дѣлѣ"*)

Цѣны на нефтяные остатки за этотъ годъ стояли крайне однообразные и монотонные; предложеніе превышало спросъ, вслѣдствіе того, что на верховыхъ рынкахъ были сдѣланы за послѣднія двѣ навигаціи очень значительные запасы топлива, которые не только обслуживали мѣстныя нужды. Поволжья и промышленные районы, но не позволяли создавать конкуренціи руководящимъ фирмамъ въ смыслѣ повышенія цѣнъ, несмотря на то, что по всѣмъ даннымъ этого можно было ожидать въ силу, во-первыхъ, сильнаго истощенія нефтеносныхъ площадей, во-вторыхъ — пожаровъ, очень часто возникавшихъ на нефтяныхъ промыслахъ, и 3-хъ, недоразумѣній съ рабочими, которыя нарушили правильную добычу и доставку продуктовъ изъ Баку. (Рейсированія наливныхъ шхунъ не производилось около 9 дней за исключеніемъ, впрочемъ, фирмы Т-ва Бр. Нобель, которая работала безпрерывно).

Прилагаемая таблица по мѣсяцамъ дастъ минимальную и максимальную цѣну на топливо при условіи платежа наличными и въ кредитъ:

	Наличными	Въ кредитъ	
Январь	—	$10^{1}/_{8}$—11	к.
Февраль	$9^{7}/_{8}$	—	
Мартъ		10—$10^{1}/_{2}$	„
Апрѣль	$10^{1}/_{2}$	$10^{1}/_{2}$—11	„
Май	$10^{3}/_{4}$	$10^{1}/_{2}$—$10^{5}/_{8}$	„
Іюнь	$10^{1}/_{8}$	$10^{1}/_{8}$—$10^{3}/_{8}$	„
Іюль	$9^{15}/_{16}$—$10^{1}/_{4}$	$10^{1}/_{4}$—11	„
Августъ	$9^{3}/_{4}$—$10^{1}/_{4}$	10—$11^{3}/_{4}$	„
Сентябрь	$10^{1}/_{8}$—$10^{1}/_{2}$	11—$11^{7}/_{8}$	„
Октябрь	$10^{1}/_{2}$	$10^{3}/_{4}$—11	„
Ноябрь	$10^{1}/_{2}$	11—$11^{1}/_{2}$	„
Декабрь (навиг.) .	—	$10^{1}/_{2}$—$15^{3}/_{4}$	„

*) См. № 5 „Неф. Д." 1904 г.

Зимняя розничная продажа въ октябрѣ, ноябрѣ и декабрѣ производилась по 17 коп. пудъ; навигаціонныя-же сдѣлки на 1904 годъ прошли $15^3/_4$ к. пудъ съ условіемъ пріемки товара въ Астрахани, выдачею задатка отъ 2—4 к. съ пуда и уплатою остальной суммы кредитомъ отъ шести до девяти мѣсяцевъ.

Начало кампаніи 1903 г. по продажѣ мазута на топливо должно считать съ первыхъ чиселъ ноября мѣсяца 1902 года, когда Восточное О-во объявило цѣну на Астрахань съ 12 коп. и заручилось уже покупателями почти на $^1/_2$ милліона пуд. Та-же цѣна къ декабрю мѣсяцу была объявлена Т-вомъ Бр. Нобель, послѣ чего объявило цѣну и Т-во Сусловъ и Александровъ — $11^3/_4$ к. Однако покупатели не спѣшили сдѣлками, разсчитывая на пониженіе, такъ какъ негласно Восточное О-во дѣлало изъ объявленной цѣны уступку успѣвъ, такимъ образомъ, обезпечить себѣ поставку до 1.200 тысячъ пуд. топлива для пароходовъ и мелкихъ заводовъ.

2. Царицынъ.

Съ самаго возникновенія нефтяной промышленности Царицынъ является важнымъ пунктомъ по торговлѣ нефтяными продуктами.

Еще недавно первое мѣсто по обширности района принадлежало Царицыну, отправлявшему мазутъ и керосинъ на станціи всѣхъ районовъ сѣти. Этому содѣйствовали: естественные затоны, лучшіе на Волгѣ, наибольшая, чѣмъ для всѣхъ другихъ волжскихъ пристаней, продолжительность навигаціи и то обстоятельство, что Царицынъ является первою волжскою пристанью, примыкающей къ общей желѣзнодорожной сѣти. Особенно выдающееся значеніе Царицынъ имѣлъ до появленія на нефтяномъ рынкѣ Т-ва Бр. Нобель, въ 1879 г. построившаго здѣсь резервуары, а съ 1880 начавшаго свои дѣйствія. До этого времени непосредственно въ Царицынъ пріѣзжали торговцы и закупали нефтяные продукты, главнымъ образомъ, керосинъ; здѣсь-же была значительная группа коммиссіонеровъ, поставлявшихъ въ потребительный районъ по заказамъ торговцевъ нефтяные продукты. Т-во Бр. Нобель, за нимъ и нѣкоторыя другія фирмы начали открывать въ разныхъ мѣстахъ потребительнаго района вспомогательные склады и агентства и этимъ радикально измѣнили характеръ торговой дѣятельности царицынскаго нефтяного склада: непосредственный сбытъ на немъ продуктовъ нефтепромышленности въ районѣ потребленія сузился, комис-

сіонный способъ сбыта совершенно палъ, и въ настоящее время дѣятельность его, если не исключительно, то преимущественно, распредѣлительная. Большая часть продуктовъ вывозится изъ Царицына по заказамъ правленій фирмъ, по требованіямъ внутреннихъ складовъ и комиссіонерствъ. Сильный ударъ развитію царицынскаго склада нанесло установленіе въ началѣ 90-хъ годовъ единаго дифференціальнаго тарифа для нефтяныхъ продуктовъ. На ряду съ этимъ постройка новыхъ жел.-дор. линій—особенно Петровской вѣтви Владик. ж. д., открывала широкую возможность для движенія нефтяныхъ продуктовъ на внутренніе рынки не только съ приволжскихъ пристаней. Въ частности на задержку развитія царицынскаго склада огромное вліяніе оказали: съ одной стороны Об-во Ряз.-Урал. ж. д., съ другой Т-во „Нефть", начавшее производить свои операціи съ 1884 г. Въ то время какъ Об-во Ряз.-Урал. ж. д., стремясь привлечь волжскіе грузы на свою линію, предоставляло всевозможныя удобства и льготы отправителямъ нефтяныхъ грузовъ въ Саратовѣ, отправители этихъ грузовъ въ Царицынѣ испытывали большія стѣсненія, благодаря существовавшему договору Об-ва Юго-Восточн. дорогъ съ Т-вомъ „Нефть". По этому договору Т-ву „Нефть" было предоставлено прежде монопольное право поставки вагоновъ-цистернъ для вывоза нефтяныхъ грузовъ не только частнымъ отправителямъ, но даже и самой дорогѣ. Въ силу этого вагоны-цистерны арендовались у Т-ва „Нефть" на такихъ условіяхъ: арендаторъ долженъ былъ гарантировать, что заарендованный имъ вагонъ въ 610 пуд. выработаетъ пробѣжной платы не менѣе 300 руб. въ годъ; если-же вагонъ выработаетъ менѣе, то арендаторъ обязывается доплатить недостающую до 300 р. сумму; въ случаѣ-же, если вагонъ переработаетъ названную норму, весь излишекъ поступаетъ въ пользу Т-ва „Нефть". Эти условія не могли не послужить для крупныхъ фирмъ важнымъ побудительнымъ стимуломъ къ перенесенію дѣятельности на другія волжскія пристани. Многія изъ крупныхъ фирмъ дѣйствительно перенесли свою дѣятельность—главнымъ образомъ, въ Нижній и Саратовъ. Но тѣмъ не менѣе и въ настоящее время, какъ мы сказали, Царицынъ продолжаетъ оставаться распредѣлительнымъ пунктомъ по торговлѣ нефтяными продуктами. Огромное преимущество Царицына предъ другими волжскими пристанями заключается

въ полномъ почти отсутствіи на плесѣ Астрахань—Царицынъ мелей и перекатовъ. Обмелѣніе Волги и перекаты здѣсь если и наблюдаются, то только въ самые неблагопріятные годы, въ обыкновенное-же время, въ межень, хотя нѣкоторыя суда и не могутъ проходить съ полнымъ грузомъ, но при осадкѣ въ 10—12 четвертей не испытываютъ затрудненій въ своемъ движеніи.

Навигація на Волгѣ у Царицына открывается по наблюденіямъ водомѣрнаго поста (за періодъ времени съ 1877 по 1898 г.) въ первыхъ числахъ апрѣля (5-го). Самое раннее открытіе навигаціи было 17 марта, самое позднее 25 апрѣля. Закрытіе навигаціи въ среднемъ за тотъ-же періодъ падаетъ на 11 ноября. Самое раннее закрытіе было 25 октября, наиболѣе позднее 13 декабря. Средняя продолжительность навигаціи 220 дней.

Въ районѣ царицынскаго рынка *три затона*. Первый расположенъ на луговой сторонѣ противъ нефтяного склада и отдѣленъ отъ послѣдняго только русломъ р. Волги. Затонъ этотъ имѣетъ длину до 1½ версты и можетъ свободно вмѣстить до 200 судовъ, въ томъ числѣ не менѣе 60 судовъ съ полнымъ грузомъ. Второй затонъ или портъ, какъ его называютъ, лежитъ верстахъ въ 20 ниже города, при ст. Сарепта, Владикавказской ж. д., и имѣетъ въ длину около 6 верстъ при ширинѣ отъ 80 до 200 саженъ, также весьма удобенъ для зимовки груженыхъ судовъ. Близость и сравнительныя удобства для зимовки груженыхъ судовъ затоновъ даютъ возможность, въ случаѣ надобности, расширить пріемную способность царицынскаго склада въ 2—3 раза. Еще ниже по теченію р. Волги, верстахъ въ 45, находится третій, Чапуринскій затонъ, но въ немъ зимуетъ суда рѣдко, только въ случаяхъ крайности. Затоны эти, являясь богатыми естественными хранилищами для каравановъ груженыхъ и порожнихъ судовъ во время зимы, къ сожалѣнію, не всегда встрѣчаютъ надлежащее о себѣ попеченіе. Такъ, Царицынскій затонъ, вслѣдствіе образовавшихся въ немъ двухъ прорановъ, за послѣдніе годы стало засыпать пескомъ, почему входъ въ него груженаго каравана судовъ сдѣлался почти невозможнымъ. На это обстоятельство въ 1901 году обращали вниманіе министерство путей сообщенія, городское управленіе, мѣстный биржевой комитетъ и судоходный надзоръ, но пока всѣ мѣропріятія по приведенію затона въ надлежащій видъ ограничились временной расчисткой затона въ концѣ

навигаціи 1901 года землечерпательной машиной; работа этой машины принесла только временную пользу.

Со стороны города и биржи никакихъ мѣропріятій, кромѣ ходатайствъ предъ правительствомъ, къ сохраненію затона не предпринималось.

Сарептскій затонъ или портъ охраняется тщательно и разрабатывается Владикавказской желѣзной дорогой, для чего имѣется специальная землечерпательная машина этой дороги (и другія приспособленія). Изъ другихъ мѣропріятій, направленныхъ къ улучшенію условій движенія и храненія грузовъ, слѣдуетъ отмѣтить очень немногое.

По ходатайству мѣстнаго биржевого комитета и лѣсопромышленниковъ особая комиссія, образованная по распоряженію г. министра путей сообщенія, подъ предсѣдательствомъ старшаго инспектора при министерствѣ, полковника Березовскаго, въ ноябрѣ 1901 года намѣтила цѣлый рядъ мѣръ распредѣленія грузовъ по пристани, охраны ихъ въ пожарномъ отношеніи, усиленія надзора и проч., но мѣропріятія эти почти не имѣютъ значенія для храненія нефтяныхъ грузовъ*), хотя въ проектѣ комиссіи заключается предположеніе объ обложеніи этихъ грузовъ $^{1}/_{20}$ коп. съ пуда на покрытіе расходовъ по организаціи вышепоименованныхъ мѣропріятій.

Нефтяная пристань и склады нефтяныхъ продуктовъ въ Царицынѣ расположены выше города. Соприкасаясь нижней границей съ верхней по теченію р. Волги окраиной города, нефтяные склады и пристань верхней границей отстоятъ отъ города на разстояніи болѣе двухъ верстъ. Причальная линія нефтяной пристани по городскому генеральному плану имѣетъ протяженіе 2.050 саж. Особыхъ сооруженій на нефтяной пристани, которыя въ смыслѣ безопасности останавливающихся здѣсь судовъ придавали бы ей характеръ гавани, не имѣется, и единственными сооруженіями въ этомъ смыслѣ можно считать двѣ сѣти ледорѣзовъ, устроенныхъ на пристаняхъ Т-ва Бр. Нобель и Т-ва „Нефть", за которыми укрываются суда во время весенняго и осенняго ледоходовъ.

*) Изъ всѣхъ мѣропріятій, намѣченныхъ комиссіей къ осуществленію, для нефтяной пристани проектируется сооруженіе на верхней границѣ ея, выше склада Т-ва „Нефть", ледорѣзовъ.

Крупныхъ фирмъ, постоянно торгующихъ нефтяными продуктами и имѣющихъ склады въ Царицынѣ, считается десять: Т-во Бр. Нобель, О-во „Мазутъ", Т-во „Нефть", Т-во керосиномасленнаго производства (правопріемникъ фирмъ Тагіева и „Олеумъ" съ 1902 г.), Волжско-Каспійское О-во, Т-во Бр. Меркульевыхъ, Т-во „Шибаева и К°", Нефтепромышл. и Торговое О-во „А. И. Манташевъ и К°" и В. Ф. Ланинъ. Кромѣ того за послѣдніе три года періодически и болѣе или менѣе случайно оперировали на царицынскомъ рынкѣ съ нефтяными продуктами фирмы: О-во „Ока", О-во „Кавказъ", Б. Ц. Рабиновичъ и Наслѣдники С. В. Кириллова.

Относительно фирмы Бр. Меркульевы газеты сообщаютъ (см. „Астрах. Лист." отъ 17 февр.), что по соглашенію фирмы Бр. Меркульевы съ Т-вомъ Бр. Нобель, первая прекращаетъ свою торговлю керосиномъ „въ Вольскѣ, Батракахъ, Астрахани, Камышинѣ, Балашовѣ и Самарѣ и сокращаетъ ее въ Царицынѣ. Максимумъ сбыта опредѣленъ въ 1 милл. пуд. въ годъ. Всѣ пристани и организація по торговлѣ керосиномъ передаются Бр. Нобель въ аренду на 5 лѣтъ. Т-во Бр. Нобель въ теченіе этого срока должно передавать фирмѣ Бр. Меркульевы къ перевозкѣ ежегодно 7 милл. пуд. нефтяныхъ продуктовъ".

Для храненія керосина и нефт. остатковъ торгующія фирмы имѣютъ резервуары, а нѣкоторыя—спеціально для мазута—ямы. Общее число резервуаровъ царицынскаго склады достигаетъ 125 съ общей емкостью въ 13.155.000 пуд.

По отдѣльнымъ фирмамъ резервуары распредѣляются такъ:

Владѣльцы	Число резервуар.	Емкость одного рез.	Общая емкость	
Т-во Бр. Нобель	2	—	2.600	2.133.600
"	7	—	32.000	
"	11	—	70.000	
"	1	54.000	54.000	
"	2	70.000	140.000	
"	9	71.000	647.100	
"	4	96.000	384.000	
"	2	107.000	214.000	
"	2	150.000	300.000	
"	1	200.000	200.000	

Владѣльцы	Число резервуар.	Емкость одного рез.	Общая емкость	
Т-во „Нефть“	8	100.000	800.000	4.910.000
„	6	135.000	810.000	
„	22	150.000	3.300.000	
О-во „Мазутъ“	3	100.000	300.000	1.440.000
„	1	165.000	165.000	
„	1	175.000	175.000	
„	4	200.000	800.000	
Волжско-Касп. О-во	4	100.000	400.000	1.150.000
„	1	150.000	150.000	
„	3	200.000	600.000	
Т-во Кер.-Масл. пр.	4	100.000	400.000	1.500.000
„	4	150.000	600.000	
„	2	250.000	500.000	
Т-во Бр. Мирзоевыхъ	3	100.000	300.000	1.420.000
„	3	140.000	420.000	
„	3	200.000	600.000	
Т-во „Шибаевъ и К°“	1	100.000	100.000	
И. Ф. Лапшинъ	2	1.000	2.000	612.000
„	2	5.000	10.000	
„	1	150.000	600.000	
Всего . .	125		13.155.600	

Кромѣ этихъ резервуаровъ въ Царицынѣ имѣется исключительно для собственныхъ надобностей: у Об-ва Юго-Восточныхъ ж. д. 1 рез. на 125.000 пуд., у Урало-Волжскаго металлургическаго зав. 4 рез., общей вмѣстимостью на 800.000 пуд.

Ямъ мазутныхъ въ настоящее время у торгующихъ въ Царицынѣ фирмъ имѣется 4, общей вмѣстимостью въ 5.300.000 пуд., изъ коихъ двѣ ямы принадлежать Т-ву Бр. Нобель на 2.900.000 пуд. и 2 у Об-ва „Мазутъ“ на 2.400.000 пуд. Кромѣ того у Юго-Восточн. ж. д. имѣется 1 яма для собственной надобности, вмѣстимостью въ 1.800.000 пуд., расположенная у Соляной пристани. Устройство ямъ довольно примитивно: вырыты онѣ въ землѣ, стѣны ихъ обложены глиной и утрамбованы, крыты толемъ. Только у Т-ва Бр. Нобель малая яма, сооруженная 28 лѣтъ назадъ, обложена внутри деревомъ.

Въ Царицынѣ баржъ-хранилищъ почти нѣтъ; единственно у фирмы В. Ф. Лапшина имѣются 2 деревянныя баржи съ

грузоподъемной силой—одна на 150.000 пуд., другая на 120.000 п. мазута, которыя въ теченіе навигаціи доставляютъ мазутъ фирмы изъ Астрахани, а на зиму съ грузомъ того-же продукта становятся у склада, подъ ледорѣзами.

Въ другихъ мѣстахъ той-же цѣли храненія нефтяныхъ продуктовъ служатъ нефтекачки, тѣ-же баржи, но имѣющія на себѣ устройство и для перекачиванія нефтяного груза въ резервуары. Въ Царицынѣ нефтяные продукты, поступающіе на пристань, перекачиваются на складъ также при помощи нефтекачекъ, устроенныхъ на баржахъ, но мы ничего не можемъ сказать о томъ, употребляются-ли послѣднія и какъ хранилища или нѣтъ. Всѣхъ нефтекачекъ имѣется на пристани 9, съ 19 камеронами, въ томъ числѣ у Т-ва Бр. Нобель 3 съ 5 камер., у О-ва „Мазутъ“ 1—съ 2 камер., Т-ва „Нефть“ 1—съ 4 камер. и Об-ва керосиномасленнаго производства Бр. Меркульевыхъ, Волжско-Каспійскаго Об-ва, Лапшина по 1 съ двумя камеронами на каждой.

Для перекачиванія нефтяныхъ продуктовъ изъ баржъ въ резервуары и изъ резервуаровъ въ цистерны служатъ трубопроводы. Главныхъ трубопроводовъ для перекачки керосина, мазута и нефтяныхъ маслъ имѣется на складѣ 19, діаметръ ихъ колеблется отъ 2″ до 8″ и общая производительность простирается отъ 41 до 42 тыс. пудовъ керосина и отъ 47 до 52 тыс. пуд. мазута и до 11.500 пуд. минеральныхъ и другихъ маслъ въ часъ. Нагрузка всѣхъ нефтяныхъ продуктовъ въ вагоны-цистерны производится самотекомъ, при естественномъ давленіи по особо устроеннымъ трубопроводамъ, діаметромъ отъ 6 до 8″, число которыхъ равняется числу пріемныхъ трубопроводовъ. Общая производительность трубопроводовъ по отпуску нефтяныхъ продуктовъ въ вагоны-цистерны простирается: керосина лѣтомъ и зимою отъ 70 до 80 вагоновъ въ часъ, мазута около 45 вагоновъ въ часъ лѣтомъ и отъ 20 до 27 вагоновъ въ часъ зимой.

Здѣсь-же мы должны сказать нѣсколько словъ о проектирующемся царицынскомъ нефтепроводѣ, который долженъ будетъ соединить Волгу съ Дономъ и который, безъ сомнѣнія, сыграетъ крупную роль въ исторіи Царицына, какъ пункта торговли нефтяными продуктами. Въ „Царицынскомъ Листкѣ“ по этому поводу читаемъ: „Съ разрѣшенія правительства въ апрѣлѣ или маѣ мѣсяцѣ въ Царицынскомъ уѣздѣ будетъ произведено изыс-

каніе наиболѣе выгоднаго направленія для предположеннаго къ устройству группой капиталистовъ нефтепровода, которымъ будутъ соединена Волга съ Дономъ. Устройство нефтепровода, надо предполагать, благопріятно отзовется на дѣлахъ нашего города. Прямымъ-же послѣдствіемъ этого предпріятія будетъ значительное пониженіе цѣнъ на керосинъ и нефтяные продукты въ бассейнѣ рѣки Дона и всего Приазовскаго края. Протяженіе нефтепровода, надо предполагать, не превыситъ 70—75 верстъ. Всѣ изысканія будутъ производиться горнымъ инженеромъ А. А. Богушевскимъ; имъ будутъ намѣчены болѣе удобное направленіе нефтепровода, пункты для устройства пріемныхъ, передаточныхъ и другихъ станцій къ этому нефтепроводу".

Относительно *аренды* хранилищъ мы должны сказать слѣдующее: фирмы, ведущія въ Царицынѣ торговлю нефтяными продуктами, пользуются большею частью собственными хранилищами, но почти всѣмъ изъ нихъ приходится періодически пользоваться и наемными резервуарами, арендуемыми, главнымъ образомъ, у Т-ва „Нефть". Изъ 36 своихъ резервуаровъ фирма эта раньше сдавала въ аренду всѣ, въ послѣдніе годы въ аренду сдавалось около 32, а въ 1903 г. только 16: Т-ву Бр. Нобель, Об-ву „Мазутъ", Шибаеву (4 резервуара на 600.000 пуд.) и Т-ву Керос. масл. производства. Нѣкоторыя фирмы, какъ до самаго послѣдняго времени Т-во Бр. Меркульевы,—передающее теперь всѣ свои сооруженія въ аренду на 5 л. Т-ву Бр. Нобель—одновременно предоставляло свои хранилища для чужихъ продуктовъ и само-же заарендовало резервуары у другихъ фирмъ. Въ 1903 г. оно сдавало въ аренду Т-ву „Манташевъ и К°" и Асадуллаеву меньшую часть всѣхъ своихъ резервуаровъ. Подобно фирмѣ „Бр. Меркульевы" и Волжско-Каспійское Об-во періодически предоставляло часть своихъ хранилищъ подъ чужіе продукты, какъ и первая фирма, въ большинствѣ случаевъ при условіи, чтобы продукты эти перевозились на принадлежащей этимъ фирмамъ флотиліи. Мазутныя ямы, у кого есть, имѣются для собственныхъ надобностей и въ аренду не сдаются.

Комиссія 1899 г. говоритъ, правда, что храненіе въ ямахъ чужого груза бываетъ въ Царицынѣ, какъ исключеніе; такъ Об-во „Мазутъ", по недостатку мѣста въ своихъ ямахъ, пропустило въ прошломъ (т. е. 1898 году) нѣсколько сотенъ тысячъ пу-

довъ черезъ желѣзнодорожную яму, при чемъ заплатило О-ву Юго-Восточныхъ жел. дорогъ по $^1/_2$ коп. съ пуда.

Количество резервуаровъ, арендуемыхъ отдѣльными фирмами, рѣзко колеблется въ зависимости отъ оборота и другихъ коммерческихъ условій и точныя цифры арендованныхъ отдѣльными фирмами въ послѣдніе годы резервуаровъ выяснить не удалось.

Арендная плата за резервуары въ Царицынѣ не находится въ зависимости отъ сдачи резервуаровъ подъ тотъ или другой продуктъ; что же касается самаго размѣра арендной платы, то представитель фирмы бр. Нобель считаетъ ее въ $^3/_4$ к. съ пуда; представитель О-ва „Мазутъ"—по 1,08 коп. съ пуда емкости резервуара при одномъ оборотѣ, за излишнее же количество, пропущенное черезъ резервуаръ, по 1 коп. съ пуда; представитель Т-ва Бр. Меркульевыхъ—по 1,05 коп. съ пуда при одномъ оборотѣ, за излишнее же количество—по 1 коп. съ пуда; представ. Тов. „Нефть"—считаетъ преобладающей цифрой аренды резервуаровъ 1 коп. съ пуда емкости, безъ различія, сколько бы ни было пропущено чрезъ сданный въ аренду резервуаръ; представитель Тов. Керосино-масленаго производства также опредѣляетъ аренду по 1 коп. съ пуда емкости резервуара, причемъ пояснилъ, что онъ въ данное время имѣетъ предложеніе заарендовать 3—4 резервуара емкостью въ 150.000 пуд. по 1.509 руб. въ годъ, Для сравненія арендныхъ платъ за резервуары въ настоящее время съ тѣми же платами за предыдущіе годы мы располагаемъ нѣкоторыми свѣдѣніями, собранными комиссіями 1890 и 1899 г. По свѣдѣніямъ комиссіи 1890 г., у Т-ва „Нефть", складъ коего является крупнѣйшимъ, не только въ Царицынѣ, но и вообще въ Россіи, для отдачи въ наемъ резервуаровъ подъ остатки установлены были слѣдующія условія. Арендная плата въ годъ составляла $2^1/_2$ коп. съ пуда емкости, при оборотѣ не болѣе 170% емкости резервуара; за излишекъ сверхъ этого уплачивается особо 1 коп. съ пуда (въ эту плату входила перекачка изъ баржей въ резервуары, наливка въ вагоны и взвѣшиваніе). Изъ этихъ условій вытекаетъ, что стоимость храненія въ значительной степени зависитъ отъ количества груза, которое арендаторъ резервуара пропуститъ въ годъ черезъ него. При одномъ оборотѣ резервуара стоимость аренды (+выгрузка, храненіе и отпускъ) обойдется въ $2^1/_2$ коп. съ пуда. При 170%

она понизится уже до 1,47 коп. При 200% до 1,40 коп. съ пуда. Если резервуаръ сдѣлаетъ въ годъ 3 оборота, то и въ такомъ случаѣ стоимость аренды будетъ 1,27 к. съ пуда, т. е. выше той максимальной, которую даютъ для настоящаго времени представители фирмъ. Такъ оно и должно быть, если принять во вниманіе паденіе стоимости самихъ резервуаровъ. Правда, того же самаго при этомъ нельзя сказать объ арендной платѣ за землю, которая, конечно, должна входить составной частью въ стоимость аренды резервуара. Земля подъ царицынскій складъ арендуется, главнымъ образомъ, у О-ва Юго-Восточныхъ ж. д. и отчасти у города Царицына, а также у частныхъ лицъ. Въ первомъ случаѣ арендная плата ничтожная—по 1 коп. за кв. саж. въ годъ, у города-же земля прежнимъ контрактомъ, заключеннымъ 10 и болѣе лѣтъ назадъ, арендуется отъ 10 до 15 коп., по болѣе же позднѣйшимъ и, въ частности, по контрактамъ послѣднихъ 2—3 лѣтъ—по 20 коп. за кв. саж. въ годъ. У частныхъ лицъ, какъ можно видѣть изъ свѣдѣній, сообщенныхъ въ ст.-бюро Сов. съѣзда нефтепр., арендная плата за землю колеблется отъ 5 до 10 коп. за кв. саж.

О другихъ накладныхъ расходахъ распространяться не приходится. Расходовъ на страховку нѣтъ, такъ какъ склады не страхуются. Относительно ремонта, земскихъ и другихъ сборовъ и прочихъ расходовъ точныхъ свѣдѣній получить не удалось. Вообще-же всѣ расходы по содержанію складовъ, считая, кромѣ вышеназванныхъ расходовъ, и содержаніе служащихъ, конторы и проч. опредѣляются приблизительно около 1—1¼ коп. съ пуда общей емкости склада.

Преимущество Царицына по доставкѣ къ нему нефтяныхъ продуктовъ сравнительно съ другими волжскими пристанями мы уже отмѣчали. Тамъ нами была отмѣчена и продолжительность навигаціи,—преимущество, пріобрѣтающее особенное значеніе въ связи съ краткостью времени доставки. По свѣдѣніямъ, собраннымъ на этотъ счетъ комиссіей 1899 г., *срокъ доставки* отъ Астрахани до Царицына можно считать отъ 6 до 7 сутокъ въ полую воду и 4—5 по спадѣ воды, обратное же слѣдованіе въ 1½ сутокъ. Такимъ образомъ, для полнаго рейса необходимо затратить въ полую воду 7½—8½ сутокъ, а по спадѣ воды 5½—6½. Нормальный срокъ слѣдованія парохода съ одною баржею груза въ 70—80 тыс. пуд.—по показанію представителя

одной нефтепромышленной фирмы—можно считать въ $4^1/_2$ сутокъ и на обратное слѣдованіе $1^1/_2$, т. е. полный рейсъ въ 6 сутокъ. Обычный грузъ, который везутъ пароходы,—150 тыс. п., но въ полую воду въ первый рейсъ имъ приходится уменьшать грузъ на половину. Точныхъ данныхъ о скорости перевозки керосина по сравненію со скоростью нефтяныхъ остатковъ получить не удалось; приблизительно, керосинъ доставляется въ 1,25—1,5 раза скорѣе.

Весь нефтяной грузъ, получаемый нефтепромышленными фирмами въ Царицынѣ, получается ими частью своими средствами, частью чрезъ транспортировщиковъ. Посредствомъ транспортировщиковъ пользуются даже такія фирмы, какъ Т-во Бр. Нобель и О-во „Мазутъ", у которыхъ имѣются свои обширныя и образцовыя флотиліи. Исключеніе составляетъ только фирма Бр. Меркульевыхъ, получавшая всѣ нефтяные продукты исключительно собственными средствами. Спеціально для царицынскаго склада работаютъ только двѣ деревянныя баржи фирмы В. Ф. Лапшина, грузоподъемной силой 150 и 120 тыс. п., всѣ остальныя суда, имѣющіяся у фирмъ, работаютъ по мѣрѣ надобности на всемъ протяженіи Волги.

Во то время какъ для верхнихъ пристаней Волги *фрахты* обыкновенно бываютъ нѣсколько выше въ меженную воду, для Царицына имѣетъ мѣсто обратное. Самый дорогой рейсъ отъ Астрахани первый, когда еще стоитъ высокая вода и когда сильное теченіе не позволяетъ вести на буксирѣ обыкновенный грузъ. Рѣчные фрахты по доставкѣ мазута отъ Астрахани до Царицына, по показанію представителей фирмъ, за послѣдніе годы колебались: на поставку въ бортахъ поставщиковъ отъ 1 до 1,2 коп., а въ исключительныхъ случаяхъ и до 2 коп., на вывозку въ собственныхъ баржахъ отъ $^5/_8$ до $^4/_5$ коп., а въ исключительныхъ случаяхъ и до $1^1/_4$ коп. съ пуда.

При тѣхъ небольшихъ фрахтахъ, которые существуютъ для Царицына, тѣмъ большее значеніе пріобрѣтаютъ различные накладные расходы, напр., хотя бы выгрузка, храненіе и отпускъ нефт. ост., которые, по свѣдѣніямъ комиссіи 1890 г., „обходятся въ среднемъ отъ $1{,}_{27}$ до $1{,}_{40}$ коп. съ пуда". Храненіе керосина въ резервуарахъ, по заявленію отдѣльныхъ представителей фирмъ комиссіи 1889 г., обходится около 1 к. съ пуда (заявленіе г. Лапшина) и маслъ до 3 к. (заявленіе представителя Волжско-

Каспійскаго О-ва). Стоимость выгрузки нефт. продуктовъ изъ баржъ въ хранилища, при условіи перекачки на чужой нефтекачкѣ, заарендованной на извѣстное время, опредѣляется въ ¼ коп. съ пуда, и только въ отдѣльныхъ исключительныхъ случаяхъ она поднимается до ½ коп. съ пуда. Стоимость перекачки на собственныхъ нефтекачкахъ—какъ это почти исключительно практикуется въ Царицынѣ—точно никто изъ представителей фирмъ не могъ опредѣлить, но всѣ они указывали на то, что стоимость перекачки при этихъ условіяхъ несомнѣнно значительно дешевле ¼ к. съ пуда. Стоимость выгрузки нефт. прод. изъ хранилищъ въ вагоны-цистерны слагается изъ самыхъ малыхъ величинъ: платы рабочимъ за подкатку вагоновъ, ремонтъ, и провѣрки вагонныхъ вѣсовъ и пр., и въ общей сложности она колеблется около 1/20 коп. съ пуда.

По офиціальнымъ даннымъ мин. пут. сообщ. *количество нефт. продуктовъ, привозимыхъ въ* Царицынъ водою, измѣнялось въ тыс. пуд.:

Годы	Нефт. остат.	Керосина
1893	14.237	10.092
1894	19.905	7.554
1895	24.555	9.413
1896	21.013	11.941
1897	28.996	13.062
1898	32.502	8.726
1899	23.109	10.014
1900	17.739	11.458
1901	19.561	13.970
1902	26.040	10.226
1903	29.154	9.960

Цифры приведенной нами выше таблицы, сгруппированныя по пятилѣтіямъ, показываютъ ростъ привоза въ Царицынъ нефт. пр. Такъ для перваго пятилѣтія 1893—1897 привозъ вы-

разился въ тыс. пуд.; нефти и нефт. ост. 21.741, керосина 10.412,4, для второго въ 23.790,2 и 10.878,8. Сравнительно незначительное повышеніе привоза во второе пятилѣтіе можетъ быть объяснено тѣмъ, что Царицынъ уже и въ первое пятилѣтіе занималъ видное мѣсто, и что въ дальнѣйшемъ были неблагопріятныя вліянія для развитія въ немъ нефт. торговли.

Разсмотримъ теперь *количества запасовъ*, безъ которыхъ получилось-бы неполное представленіе о размѣрахъ ежегоднаго оборота царицынскаго склада.

По даннымъ статистики Юго-Вост. ж. д. и инспекціи судоходства царицынскаго участка, размѣръ сохранявшихся нефт. прод. за періодъ времени 1899—1902 г. въ царицынскомъ складѣ (статистика желѣзнодорожная) и прилегающихъ къ царицынскому складу затонахъ (статистика инспекціи судоходства), выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

		Въ царицынскомъ складѣ			Въ прилег. затонахъ
		П у д о в ъ			
		Керосина	М а з у т а		Мазута
		торг. фирм.	торг. фирм.	жел. дор.	торг. фирм.
На 1 января	1899	3.603.346	5.957.210	2.097.900	551.000
	1900	1.664.320	3.551.130	—	928.000
	1901	344.760	443.780	—	1.923.000
	1902	5.210.500	2.922.000	—	—
Къ моменту открытія навигаціи	1899	1.886.870	2.723.520		
	1900	264.190	1.093.910	—	551.000
	1901	1.960.600	1.072.100	—	928.000
	1902	3.572.000	1.172.600	—	1.923.000 (приблиз.)
Къ моменту закрытія навигаціи	1899	3.300.500	4.425.130	—	551.000
	1900	521.330	5.188.100	—	928.050
	1901	6.781.700	4.448.300	—	1.923.000

Въ зиму 1903—1904 г. запасъ въ Царицынѣ нефтяныхъ продуктовъ по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ фирмъ и инспекціи судоходнаго надзора, былъ:

Въ царицынскомъ складѣ:

Мазута . . . . 5.833.049 пуд.
Керосина . . . . 7.876.340 „

У пристаней въ баржахъ:

Мазута . . . . . 1.488.000 пуд.
Керосина . . . . . 196.960 „

Съ самаго начала намъ приходится отказаться отъ мысли прослѣдить ростъ *мѣстнаго потребленія* за рядъ лѣтъ, какъ намъ то хотѣлось-бы. Причина—отсутствіе данныхъ. Все, чѣмъ мы располагаемъ о мѣстномъ потребленіи—это собранныя кое-какія данныя. Потребителями нефтяного топлива въ Царицынѣ являются мѣстные фабрики и заводы; но ихъ здѣсь не много и всѣ они потребляютъ не болѣе полутора милліона пудовъ.

Количество нефтяныхъ продуктовъ, вывезенныхъ желѣзнодорожнымъ путемъ въ тыс. пуд. по годамъ.

Годы	Нефти и нефт. остатки	Керосинъ
1893	9.219,2	11.626,7
1894	10.727,5	9.211,2
1895	9.587,7	8.601,2
1896	7.442,2	10.708,4
1897	12.447,5	8.255,3
1898	12.135,2	8.941,9
1899	6.548,0	9.619,0
1900	6.235,0	7.862,0
1901	6.383,0	9.482,0
1902	6.691,0	9.353,0
1903	9.232,3	13.753,8

Достаточно бѣглаго взгляда на таблицу, чтобы замѣтить паденіе желѣзнодорожнаго вывоза изъ Царицына, рѣзко сказавшееся для нефти и нефт. ост. въ 1899 г.

Разсмотрѣнный по пятилѣтіямъ, вывозъ дастъ намъ слѣдующія цифры: пуд. для нефти и нефт. ост.: первое пятилѣтіе 9.884,8, второе 7.598,4; для керос.: 9.680,6 и 9.051,6. Такимъ образомъ паденіе вывоза рѣзче отразилось на нефти, чѣмъ на керосинѣ.

Наиболѣе крупными станціями назначенія мазута, идущаго изъ Царицына являются: Москва, С.-Петербургъ, Мюльграбенъ, Брянскъ, Грязи, Воронежъ, Домнино, Борисоглѣбскъ, Донская.

Каждой изъ нихъ было получено изъ Царицына нефт. остатковъ тысячъ пуд.:

Годы: / Ст. назначенія	1893	1894	1895	1896	1897	Средн. за 5 л.	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 5 л.	Средн. за 10 л.	1903
Москва	1.469	1.614	745	238	735	960,2	1.892	353	44	281	75	529,0	774,6	55
С.-Петербургъ .	5,8	117,6	257,9	247,9	259,1	177,6	724,8	221,0	96,0	107,0	110,0	251,7	214,6	115,8
Мюльграбенъ . .	622,8	743,6	782,5	99,0	—	449,7	—	—	—	14,0	—	92,7	271,2	25,8
Брянскъ . . .	233,8	308,1	3,0	—	908,0	290,5	624,6	32,0	16,0	9,0	11,0	138,5	214,5	12,6
Грязи	2.086,5	1.932,5	637,2	—	2.528,4	1.436,9	1.295,0	103,0	100,0	78,0	119,0	339,0	887,9	179,0
Воронежъ . . .	120,6	278,0	364,1	269,2	347,9	275,9	315,0	302,0	318,0	269,0	103,0	321,4	298,6	518,9
Доминино . . .	10,4	901,8	1.232,1	1.208,6	2.028,0	1.076,2	2.425,0	—	—	13,0	32,0	—		25,9
Борисоглѣбскъ .	151,5	191,0	730,2	707,2	159,6	568,0	372,8	367,0	126,0	319,0	313,0	359,6	163,5	106,5
Донская . . .	650,9	713,5	868,8	928,5	165,2	665,4	257,6	139,0	126,0	50,0	63,1	127,1	396,2	68,3

Тѣ же станціи за тѣ же годы изъ другихъ мѣстъ получили:

Годы: / Ст. назнач.	1893	1894	1895	1896	1897	Средн. за 5 л.	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 5 л.	Средн. за 10 л.
Москва . .	18.438	16.407	17.739	21.008	25.756	19.869,6	24.244	28.878	31.221	32.181	29.092	29.183,2	24.526,1
С.-Петербургъ	455,6	1.112,7	1.190,1	5.190,1	5.023,1	3.194,3	5.119,8	6.853,0	11.613,0	11.939,0	12.136,0	9.606,2	6.400,3
Мюльграбенъ .	—	—	5,7	907,3	771,3	336,9	959,3	960,0	977,0	949,0	767,0	922,5	629,7
Брянскъ . .	1,7	77,8	498,9	1.518,6	1.133,8	646,7	1.539,4	2.292,0	2.293,0	1.365,0	814,0	1.672,7	1.159,1
Грязи . . .	1,3	13,6	15,8	—	4,2	7,0	2,4	1,0	15,0	16,0	—	6,9	7,0
Воронежъ . .	50,8	82,7	183,7	43,2	8,4	73,8	5,8	7,0	1,0	14,0	8,0	7,2	10,5
Домнино . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Борисоглѣбскъ	0,3	—	—	—	—		0,8		—	1,0	5,0	1,3	0,6
Донская . . .	—	—	—	—				1,0	2,0	59,0	335,9	79,6	39,8

Сдѣлаемъ необходимое замѣчаніе.

Только что приведенныя таблицы относительно доставки на важнѣйшія станціи представляютъ собою часть таблицъ, помѣщенныхъ въ приложеніи № 15. Въ этомъ приложеніи представлена за десятилѣтній періодъ 1893—1902 г. (а гдѣ было возможно—и за 1903 г.) дѣятельность всѣхъ главныхъ станцій отправленія и полученія по всѣмъ дорогамъ Россіи. Для нефти и нефтяныхъ остатковъ взяты станціи отправленія съ цензомъ 500 т. п., а станціи полученія—съ цензомъ 100 т. п., для керосина взяты станціи отправленія съ цензомъ 100 т. п., а станціи полученія 50 тыс. п. Мы полагаемъ, что всѣми такими станціями вполнѣ характеризуются пункты отправленія и районы потребленія нефтяныхъ остатковъ и керосина. Во всѣхъ послѣдующихъ главахъ этой книги мы будемъ пользоваться этими таблицами, безъ особыхъ поясненій, дѣлая лишь краткую ссылку на приложенія.

Разсмотримъ же отправки нефтяныхъ остатковъ изъ Царицына.

Изъ таблицъ мы видимъ, что для поименованныхъ Юго-Вост. жел. дор. Царицынъ является почти что единственнымъ пунктомъ отправленія. Воронежъ получалъ въ первое пятилѣтіе изъ другихъ (кромѣ Царицына) станцій отправленія въ среднемъ ежегодно 73,8 тыс. пуд., во второмъ пятилѣтіи только 7,2. Лишь станція Донская, начавъ получать въ 1899 г. изъ другихъ мѣстъ (1,0 тыс. пуд.), въ 1902 г. получила уже изъ Царицына меньшую часть. Также понижаются отправки нефти и мазута изъ Царицына на Москву, Мюльграбенъ, Брянскъ и С.-Петербургъ. Другими словами, значеніе Царицына по отправкѣ нефти и мазута на ст. назначенія чужихъ дорогъ падаетъ и лишь остается для ст. Юго-Вост. ж. д. Нефть и нефт. остатки изъ Царицына поступаютъ на дороги: Екатерининскую, Моск.—каз., Николаевскую, Риго-Орлов., Привислинск., Сызр.—Вяз. и Юго-Восточную. Главная масса направляется, конечно, на станціи Юго-Вост. ж. д., затѣмъ Никол., Риго-Орл. Кромѣ поименованныхъ выше станцій полученія слѣдуетъ отмѣтить Орелъ, Казань, Елецъ, Липецкъ, Урютино, Серебряково—Юго-Вост. ж. д., Тулу—Сызр.-Вяз., Прагу—Привисл., Серпуховъ—Моск.-Курск., Егорьевскъ, Озеры, Рязань—Моск-каз., Кіевъ—Юго-зап.

Въ среднемъ по пятилѣтіямъ станціи эти получили нефти и нефт. ост. тысячъ пуд.

Ст. назначенія.	Въ среднемъ ежегодно	
	За пятил. 1893—1897	1898—1902
Егорьевскъ, М.-Каз.	400,0	123,7
Озеры „	100,6	140,9
Рязань „	75,4	105,2
Серпуховъ, М.-Кур.	148,0	10,2
Прага, Привисл.	108,8	71,2
Тула, Сызр.-Вяз.	160,2	23,3
Орелъ, Риго-Орл.	5,2	213,3
„ Юго-Вост.	69,6	117,1
Казаки „	194,6	217,9
Елецъ „	106,9	112,9
Липецкъ „	69,6	146,1
Урганино „	111,0	62,4
Серебряково „	194,4	305,3

Стоимость доставки отъ Астрахани до поименованныхъ главнѣйшихъ станцій полученія нефти и мазута чрезъ Царицынъ, Нижній, Саратовъ и Ярославль будетъ въ коп. съ пуда:

Отъ Астрахани до	Чрезъ Царицынъ			Чрезъ Нижній			Чрезъ Саратовъ			Чрезъ Ярославль		
	Фрахт.	Тар.	Всего	Фрахт.	Тар.	Всего	Фрахт.	Тар.	Всего	Фрахт.	Тар.	Всего
Москвы	1,1	11,15	12,25	5,1	6,62	11,72	2,1	10,28	12,38	6,1	5,11	11,21
С.-Петербурга . .	1,1	15,17	16,27	5,1	11,23	11,[illegible]	2,1	14,08	16,18	6,1	7,[illegible]	14,[illegible]
Мюльграбена . .	1,1	22,43	23,53	5,1	16,10	21,20	2,1	20,27	22,37	6,1	12,37	18,47
Брянска	1,1	12,27	13,37	5,1	10,06	15,16	2,1	11,[illegible]	13,12	6,1	9,12	15,22
Грязей	1,1	8,13	9,23	—	—	—	2,1	7,40	9,50			
Воронежа . . .	1,1	8,77	9,87	—	—	—	2,1	8,36	10,46	—	—	
Доминна	1,1	10,55	11,65	—		—	2,1	9,73	11,83	—		—
Борисоглѣбска . .	1,1	6,23	7,[illegible]	—	—	—		—	—	—		
Донской	1,1	2,94	4,04		—	—	—	—	—	—	—	

Такимъ образомъ, доставка нефти и мазута чрезъ Царицынъ въ такіе центры потребленія жидкаго топлива, какъ Москва, С.-Петербургъ, Мюльграбенъ, обходится дороже доставки туда-же изъ Ярославля и другихъ пристаней. По доставкѣ въ Брянскъ и на нѣкоторыя др. станціи Юго-Восточ. ж. д. конкурируетъ съ Царицынымъ Саратовъ, такъ какъ разница въ средней стои-

мости провоза изъ Царицына и Саратова настолько незначительна, что малѣйшее отклоненіе отъ этой средней дастъ перевѣсъ то одной, то другой станціи.

Вообще, необходимо имѣть въ виду, что стоимость провоза черезъ ту или иную пристань до даннаго мѣста, какъ абсолютная, такъ и относительная, является величиной далеко не постоянной. Слагаясь изъ стоимости фрахта, съ одной стороны, и тарифа съ другой, она, въ зависимости отъ измѣненія своихъ частей (особенно первой), нерѣдко подвергается замѣтнымъ колебаніямъ даже въ предѣлахъ одной и той-же навигаціи, вслѣдствіе чего наблюдается такое явленіе, что въ началѣ навигаціи грузы притягиваются болѣе къ одной какой-либо пристани, а въ рединѣ или концѣ къ другой, съ ней конкурирующей. Слѣдовательно, для опредѣленія дѣйствительной стоимости доставки пришлось-бы сдѣлать особые расчеты для каждаго года, а иногда и для частей года. Но мы на это претендовать не можемъ, да и не считаемъ существенно важнымъ для нашихъ цѣлей. Мы имѣемъ дѣло болѣе со средними числами, съ вывозомъ за большой періодъ, и намъ достаточно остановиться на средней стоимости. А такъ какъ наибольшій интересъ для насъ представляютъ послѣдніе годы, то изъ нихъ мы и беремъ среднюю фрахтовую цѣну. Что-же касается тарифныхъ ставокъ, то съ 1900 г. онѣ подлежали сравнительно рѣдкимъ измѣненіямъ, и мы съ ними, по возможности, считались.

Сдѣлавъ эту необходимую и относительно дальнѣйшихъ нашихъ вычисленій о стоимости провоза оговорку, прослѣдимъ теперь за отправками керосина изъ Царицына.

Керосинъ, идущій изъ Царицына, направляется на станціи чуть-ли не всѣхъ жел. дорогъ: Екатерининской, Курско-Хар.-Севаст., Либаво-Риж., Моск.-Брестской, М.-Каз., М.-К.-Варшав. М.-Курск., М.-Нижегор., Николаевской, Полѣсской, Привисл., Рига-Орл., С.-Петерб.-Варш., Сызр.-Вяз., Х.-Никол., Юго-Восточныхъ и Юго-Западныхъ; первое пятилѣтіе съ 1893—1897 получала и Балтійская ж. д. Конечно, не всѣ дороги полученія керосина изъ Царицына имѣютъ при этомъ одинаковое значеніе. Наиболѣе крупными станціями полученія царицынскаго керосина являются: Москва, С.-Петербургъ, Варшава, Грязи, Донская.

Каждая изъ нихъ получала ежегодно слѣдующее количество керосина (тыс. пуд).

Ст. назнач.		1893	1894	1895	1896	1897	Средн. за 5 л.	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 5 л.
Москва	Изъ Царицына	1.157,9	741,0	743,5	744,5	181,1	773,6	311,3	491,0	66,0	15,0	—	172,7
"	" проч. мѣст.	921,4	1.203,0	1.340,4	1.277,1	2.034,1	1.355,2	1.392,8	1.844,0	1.947,0	1.969,0	1.559,0	1.742,4
С.-Петерб.	" Царицына	721,0	1.082,4	933,9	1.533,4	1.376,5	1.129,4	1.667,1	1.272	555	67	196	971,4
"	" пр. мѣст.	650,2	2.072,5	209,7	2.132,1	2.406,0	1.494,1	1.999,5	2.180,0	3.276	3.116	3.282	2.770,7
Варшава	" Царицына	719,6	664,0	439,5	801,6	466,7	618,3	833,5	1.081	715	794	639	812,5
"	" пр. мѣст.	1.701,6	2.150,3	2.174,5	1.808,3	2.185,3	2.003,9	2.003,4	2.086	3.286	3.347	3.394	2.823,9
Грязи	" Царицына	124,3	694,3	1.042,0	284,7	463,3	429,8	723,4	853,0	38	498		122,5
"	" пр. мѣст.	0,2	—	—		463,5	92,0	0,7	—	1,0		—	0,3
Донская	" Царицына	—	845,3	606,1	624,6	278,3	470,9	434,8	599	677	516	644	574,2
"	" пр. мѣст.	—	2,8	—	—	—	0,5	2,8	—	—		—	0,5

Мы видимъ изъ этой таблицы, что отправки керосина изъ Царицына на Москву, составляя въ 1893—$^4/_7$ всѣхъ полученій Москвою въ этомъ году керосина, черезъ 10 л. опустились— если взять для сравненія среднія за второе пятилѣтіе—до $^1/_4$, т. е. уменьшились относительно въ 6 слишкомъ разъ. То-же случилось и съ отправками въ С.-Петербургъ, лишь въ меньшей степени. Отправки въ Варшаву-Прагу, возросши абсолютно, относительно сохранили прежнюю величину. Отправки въ Грязи понизились, но это произошло за счетъ пониженія спроса, такъ какъ въ теченіе всего десятилѣтія для ст. Грязи, а равно и ст. Донская, Царицынъ остается единственнымъ керосиноотправителемъ. Стоимость доставки на эти станціи назначенія *керосина* видна будетъ изъ слѣдующей таблицы. Доставка пуда керосина отъ Астрахани обходилась въ коп.: (фр. принятъ средній за послѣд. 5 л. (99—903 г.г.)

От Астрах. / Д О	Чрезъ Царицынъ			Чрезъ Н.-Новгор.			Чрезъ Саратовъ			Чрезъ Рыбинскъ		
	Фрах.	Тар.	Всего	Фрах.	Тар.	Всего	Фрах.	Тар.	Всего	Фрах.	Тар.	Всего
Донской . . .	1,7	26,63	28,33	7,6	20,48	27,78	3,1	24,58	27,69	—	—	—
Грязей . . .	1,7	30,47	32,17	7,6	24,45	32,05	3,1	29,13	32,23	9,6	22,34	31,94
Варшавы . . .	1,7	39,05	40,75	7,6	36,06	43,66	3,1	38,29	41,39	9,6	33,92	43,52
С.-Петербурга .	1,7	22,23	23,93	—	—	—	3,1	21,13	24,23	—	—	—
Москвы . . .	1,7	6,18	7,88	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Фрахты на керосинъ взяты по расчету $1^1/_2$ фрахта на на нефть и нефт. остатки.

Глядя на эту таблицу стоимости доставокъ, становится вполнѣ понятной таблица движенія керосина. Мы отмѣтили паденіе отправокъ керосина черезъ Царицынъ въ Москву, теперь мы видимъ, что причиной тому болѣе дешевая доставка изъ Саратова. То-же самое имѣетъ мѣсто по отношенію къ С.-Петербургу. Здѣсь конкурентомъ Царицына выступаетъ Рыбинскъ. Только по отношенію къ Варшавѣ—Прагѣ Царицыну удается сохранять свою позицію.

Въ заключеніе отмѣтимъ станціи назначенія, уступающія по количеству получаемаго керосина указаннымъ выше пяти, но все же занимающія видное мѣсто. Таковы: Харьковъ, Либава, Курскъ, Полтава, Воронежъ, Орелъ, Кіевъ. Въ среднемъ, каждая изъ нихъ ежегодно получала изъ Царицына керосина тыс. пудовъ:

Ст. назначенія	Въ среднемъ ежегодно 1893—1897	Въ среднемъ ежегодно 1898—1902	Къ 1903 г.
Харьковъ . .	176,7	283,4	100,3
Либава . .	214,8	118,2	5,7
Курскъ . .	118,5	58,5	?
Полтава . .	65,4	104,1	94,8
Воронежъ . .	122,1	159,3	149,8
Орелъ . . .	120,9	163,2	176,5
Кіевъ . . .	121,1	333,0	197,0
Кременчугъ .	86,8	88,8	125,8
Елецъ . . .	75,9	91,1	66,3

Вагонный паркъ для обслуживанія потребностей царицынскаго склада состоитъ изъ 3.389 вагоновъ-цистернъ съ подъемной силой отъ 610 до 750 пуд. Т-во „Нефть" теперь не пользуется уже монопольнымъ правомъ поставки ваг.-цистернъ. По показаніямъ представителей фирмъ, ваг.-цистерны распредѣляются между фирмами такъ.

Владѣльцы	Собственные		Арендованные		Итого
	Съ подъемной силой въ				
	610 п.	750 п.	610 п.	750 п.	
О-во Юго-Вост. ж. д.	1.000	—	—	—	1.000
Т-во Бр. Нобель .	378	—	1.059	—	1.437
О-во „Мазутъ“ . .	—	240	75	30	345
Т-во Бр. Меркульевы	—	30	80	—	110
Т-во „Нефть“ . .	115	65	—	—	180
Т-во Кер. масл. произ.	—	70	40	—	110
Манташевъ и К° .	—	45	10	15	70
Волжско-Касп. О-во	42	—	—	20	62
Т-во „Шибаевъ и К°“	—	—	75	—	75
Всего . .	1.535	450	1.339	65	3.389

Разсматривая совмѣстно наши таблицы, мы видимъ, что въ то время какъ первая указываетъ на распространенность аренды 41,4% всѣхъ цистернъ, вторая позволяетъ намъ судить, у кого они арендуются или, по крайн. мѣрѣ, могутъ арендоваться. Сдавать въ аренду могутъ О-во Юго-Вост. ж. д. и Т-во „Нефть“. Сдавая свои цистерны въ аренду, Т-во „Нефть“ взимаетъ арендной платы за вагонъ въ 610 пуд. по 200 р., а—въ 750 п. по 225 р. въ годъ, причемъ ремонтъ долженъ производиться за счетъ вагоновладѣльца. Арендная плата за вагоны-цистерны емкостью въ 610 пуд. въ 1900—1901 г. была около 220—225 р., въ 1902 г. 200—210 р. Особой платы за приписку вагоновъ-цистернъ къ парку О-ва Юго-Вост. ж. д. не существуетъ.

Правильный *учетъ оборота вагоновъ-цистернъ* ведется только немногими фирмами. По этимъ даннымъ, а также и по частнымъ показаніямъ слѣдующихъ лицъ, вагоны-цистерны въ среднемъ дѣлаютъ 1½ оборота въ мѣсяцъ. По свѣдѣніямъ жел. дор., средній оборотъ цистерны 14 дней, т. е. въ мѣсяцъ цистерна дѣлаетъ 2 оборота. Въ частности же изъ Царицына до главнѣйшихъ станцій назначенія дѣйствительный оборотъ цистернъ въ оба направленія по жел.-дорожнымъ даннымъ составляетъ:

Ст. отправленія	Ст. назначенія	Сутокъ
Отъ Царицына до	Брянска	14
"	Бутурлиновки . .	8
"	Борисоглѣбска . .	6
"	Варшавы	25
"	Воронежа . . .	12
"	Горяинова . . .	17
"	Грибановки . . .	6
"	Донской	4
"	Ельца	12
"	Иллова	29
"	Кіева	19
"	Курска	11
"	Казаковъ . . .	11
"	Любимовки . . .	13
"	Липецка	9
"	Минска	23
"	Москвы	17
"	Нижнеднѣпровска .	17
"	Одессы	25
"	Орла	10
"	С.-Петербурга . .	24
"	Полтавы	19
"	Пущина	22
"	Праги	27
"	Харькова . . .	14

Въ эти цифры оборотовъ включено, конечно, и время, которое ваг.-цистерны тратятъ на погрузку и разгрузку. Продолжительность налива цистерны, по даннымъ Юго-Вост. ж. д., опредѣляется въ 12 мин. для ст. Грязи и отъ 7 до 12 для ст. Соляная пристань. Только на этихъ двухъ станціяхъ и производится наливъ. Разгрузка цистернъ производится на многихъ станціяхъ, но время, потребное для нея, подвержено большимъ колебаніямъ, въ общемъ оно значительно больше времени нагрузки: для большинства станцій назначенія продолжительность слива одной цистерны (тамъ, гдѣ она показана съ подраздѣленіемъ по вр. года) показана: лѣтомъ 2 часа, зимою 5.

Оборудованіе промежуточныхъ станцій въ районѣ, обслуживаемомъ Юго-Вост. ж. д., представится въ слѣдующемъ видѣ:

На станціи	Владѣльцы складовъ	Резервуары		Ямы		Цистерны-хранилища	
		Число резер.	Общая емкость	Число ямъ	Общая емкость	Число цист.	Общая емкость
Орелъ	Т-во Бр. Нобель . . .	1	12.000	—	—	2	3.000
„	О-во „Мазутъ" . . .	—	—	—	—	2	4.200
Елецъ	Т-во Бр. Нобель . . .	1	12.000	—	—	1	3.500
Грязи Цар. . .	О-во „Мазутъ" . . .	3	375.000	—	—	—	—
Борисоглѣбскъ .	„ „	2	30.000	—	—	1	2.400
„ .	Первое Т-во Мукомоловъ	1	8.000	—	—	—	—
„ .	Второе Т-во Мукомоловъ	1	13.000	—	—	—	—
„ .	Дм. Алекс. Гавриловъ .	—	—	1	15.000	—	—
Серебряково .	Торг. Д. И. Л. Веберъ .	—	—	2	70.000	—	—
Воронежъ . .	Т-во Бр. Нобель . . .	—	—	—	—	4	10.000
„ . .	О-во „Мазутъ" . . .	1	40.000	—	—	4	8.000
Михайловка . .	Хаустовъ и Улитинъ .	—	—	—	—	2	3.400
Чертково . . .	В. В. Базыколовъ . .	—	—	—	—	2	3.000
„ . . .	Н. Н. Семеновъ . . .	2	12.000	—	—	—	—
Мальчевская .	В. С. Пороло	—	—	—	—	2	2.650
„ .	З. А. Козыревъ . . .	—	—	—	—	2	1.000
Кантеміровка .	Н. Н. Ивановъ . . .	—	—	—	—	2	4.200
„ .	Н. А. Щетильниковъ .	—	—	—	—	3	3.500
Каменская . .	А. Л. Улановъ . . .	—	—	—	—	2	3.600
„ . .	Е. В. Мокрякъ . . .	—	—	—	—	1	1.200
Шахтная . . .	С. Б. Ованесовъ . . .	—	—	—	—	4	3.600
„ . . .	А. Л. Улановъ . . .	—	—	1	300	3	3.993
Новочеркасскъ .	Ф. С. Сидоровъ . . .	—	—	—	—	1	1.500
„ .	Ф. П. Чеботаревъ . .	—	—	—	—	1	1.500
Ростовъ на/Дону	Т-во Бр. Нобель . . .	—	—	—	—	1	1.000
Бѣлая Калитва .	Т. В. Севрюговъ . . .	—	—	—	—	2	5.000
Всего . .		12	502.000	4	85.300	42	70.213

3. Саратовъ.

Городъ Саратовъ расположенъ въ котловинѣ между тремя горами, обступающими его полукругомъ. Отъ Волги городъ отдѣленъ низменной песчаной косой, вслѣдствіе чего въ межень пристани отстоятъ отъ города версты на 3 и только въ

половодье помѣщаются возлѣ города. Быстрое процвѣтаніе Саратова началось со времени освобожденія крестьянъ. Особенно благопріятное вліяніе на развитіе города оказало волжское пароходство. Теперь Саратовъ лучшій городъ во всемъ среднемъ и нижнемъ поволжьѣ не только со стороны внѣшняго благоустройства, но и по торгово-промышленной дѣятельности. Главнымъ предметомъ торговли Саратова служитъ хлѣбъ во всѣхъ видахъ, а его фабрично-заводская промышленность направлена на переработку питательныхъ веществъ. На ряду съ крупной ролью по торговлѣ хлѣбомъ и перемолкѣ его, Саратовъ играетъ также роль крупнаго посредника въ торговлѣ нефтяными продуктами, которыми онъ почти одинъ до послѣдняго времени снабжалъ Московскій и Тульскій фабричные районы. До 1893 года Саратовъ снабжалъ нефтяными продуктами только близъ лежащія мѣстности по бывшей тогда Тамбово-Саратовской желѣзной дорогѣ. Съ 1893 г., съ переходомъ этой желѣзной дороги въ руки образовавшагося тогда О-ва Рязанско-Уральской дороги, занявшагося и коммиссіонными операціями, роль Саратова существенно измѣняется: онъ становится пунктомъ снабженія керосиномъ почти всей Россіи, съ этого же времени онъ снабжаетъ нефтянымъ топливомъ районы: Саратовскій, Тамбовскій, Пензенскій, Рязанскій, Воронежскій, Московскій и Тульскій. Вліяніе О-ва Рязанско-Уральской дороги сказалось въ томъ, что оно, желая привлечь на свою дорогу нефтяные грузы, немедленно приступило къ оборудованію Саратова нефтехранилищами. Уже въ 1893 г. оно устроило для храненія нефтяныхъ грузовъ резервуары болѣе, чѣмъ на 5 милл. пудовъ. Съ этого года привозъ нефтяныхъ продуктовъ изъ года въ годъ возросталъ.

Продолжительность навигаціи въ Саратовѣ за 25 лѣтъ съ 1877 по 1902 г., по свѣдѣніямъ конторы начальника судоходной дистанціи, въ среднемъ 200 дней.

Доставка грузовъ отъ Астрахани до Саратова требуетъ 10—14 дней, среднее 12 дней, обратная доставка баржей 3—4, среднее $3^1/_2$ дня. Итого среднее время полнаго рейса $15^1/_2$ дней.

Посмотримъ теперь, насколько въ благопріятныхъ условіяхъ находится Саратовъ со стороны затоновъ. Наиболѣе крупными затонами въ районѣ Саратова являются: Саратовскій (Тарханскій), два затона Рязанско-Уральской дороги въ мѣстности „Увекъ“

(старый и новый затоны), а также затоны Князевскій въ 6½ в., Покровской Слободы въ 7 верстахъ, Курдюмовскій въ 20 в. вверхъ по теченію. Особеннаго вниманія заслуживаетъ затонъ Саратовскій, который, занимая пространство до 4-хъ верстъ, глубиной отъ 4 до 5 саж. въ меженное время, совершенно почти безопасенъ въ отношеніи весенняго ледохода и можетъ вмѣщать въ себѣ до 1.000 судовъ. Въ 1901 году въ немъ сохранялось до 200 паровыхъ судовъ.

Вопросъ объ удобной стоянкѣ судовъ около Саратова составляетъ предметъ заботъ торгово-промышленныхъ учрежденій г. Саратова, но особенно сильное и тревожное вниманіе ихъ издавна уже привлекаетъ къ себѣ вопросъ о фарватерѣ Волги. Вопросъ о фарватерѣ Волги вообще и въ частности у береговъ Саратова впродолженіе болѣе четверти столѣтія является для саратовскаго биржевого общества вопросомъ первой важности. Онъ всегда занималъ центръ вниманія биржевого комитета. Ходатайства и проекты о направленіи теченія Волги „по старорѣчью“ съ 70-хъ годовъ составляютъ одинъ изъ главныхъ видовъ дѣятельности мѣстнаго биржевого комитета.

Нефтяные продукты, идущіе въ Саратовъ, поступаютъ на двѣ саратовскія нефтяныя пристани: одна находится въ мѣстности „Улеши“, другая въ мѣстности „Увекъ“. Пристань Улеши находится рядомъ съ городомъ и соединена съ нимъ конно-желѣзною дорогою. До Увека отъ Саратова 15 в.; сообщеніе по желѣзной дорогѣ, а лѣтомъ кромѣ того и пароходами. Находясь ниже городскихъ волжскихъ отмелей, Увекъ всегда доступенъ глубоко сидящимъ судамъ, тогда какъ къ Улешамъ суда съ осадкою болѣе 13—14 четвертей не могутъ подходить.

Нефтяные склады въ Саратовѣ не находятся въ одномъ мѣстѣ. Такъ какъ за аренду земли подъ нефтяные склады у пристани Улеши городъ взимаетъ по 50 коп. съ квадр. саж. и болѣе, то многія фирмы находятъ болѣе выгоднымъ для себя строить склады въ Увекѣ, гдѣ у Рязанско-Уральской дороги много свободной земли, и она охотно предоставляетъ ее подъ склады на выгодныхъ условіяхъ. По владѣльцамъ и пристанямъ хранилища распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

Владѣльцы	Пристани	Число резерв.	Емкость одного	Общая емкость	Число ямъ	Емкость одной	Общая емкость
Т-во Бр. Нобель	Улеши	2	96.000	1.012.200			
„	„	1	294.000				
„	„	2	137.000				
„	„	2	2.000				
„	„	1	1.900				
„	Сарат. товарная	1	246.300		1	600.000	1.600.000
„	„	—	—		1	1.000.000	
„	Покровск. Слоб.	1	127.400	127.400			
Восточное О-во	Улеши	2	150.000	900.000	1	1.000.000	3.500.000
„	„	3	200.000		1	2.500.000	
„	Ст. „Нефт.“ и „Увекъ“	21	150.000	3.270.000			
„	„	2	60.000				
„	Покровск. Слобода	1	150.000	350.000			
„	„	1	200.000				
Волжско-Касп. О-во	Улеши	6	5.000	350.000			
„	„	1	120.000				
„	„	1	200.000				
О-во „Мазутъ“	Улеши	6	200.000	1.200.000	1	1.800.000	1.800.000
б. О-во „Кавказъ“	Улеши	5	150.000	750.000			

Владѣльцы	Пристани	Число резерв.	Емкость одного	Общая емкость	Число ямъ	Емкость одной	Общая емкость
Т-во „Шибаевъ и К°“	Улеши	2	100.000	500.000	1	1.700.000	1.700.000
„	„	2	150.000				
Ряз.-Урал. ж. д.	Улеши	3	60.000	630.000			
„	„	3	150.000				
„	Ст. „Нефт.“ и „Увекъ“	3	30.000	2.240.000			
„	„	9	150.000				
„	„	4	200.000				
„	Покровская слобода	1	30.000	330.000			
„	„	1	100.000				
„	„	1	200.000				
Полякъ	Покровская слобода	1	50.000	130.000			
„	„	1	80.000				
Бр. Аносовы	Улеши	2	80.000	160.000			
Акимовъ	Улеши	3	60.000	180.000			
Манташевъ	Улеши	4	250.000	1.000.000			
Волковъ	„Нефтян.“ и „Увекъ“	1	150.000	150.000			
Эльяшевъ	„Нефтян.“ и „Увекъ“	2	150.000	300.000			

Суммируя вышеприведенныя данныя по пристанямъ, мы видимъ, что пристань Улеши имѣетъ 52 резервуара, общей емкостью въ 6.682.200 пуд., и 6 ямъ на 8.600.000 пуд.; пристань „Нефтяная“ и „Увекъ“ 42 резервуара на 5.960.000 пуд. и, наконецъ, Покровская слобода 8 резервуаровъ, емкостью въ 937.400 пуд. Такимъ образомъ, всего въ Саратовѣ 103 хранилища, вмѣстимостью на 22.179.600 пуд. Чтобы видѣть, насколько выросъ Саратовъ, какъ торговый пунктъ нефтяными продуктами, достаточно напомнить, что въ 1889 г., по свѣдѣніямъ тариф. коммиссіи, оборудованіе его нефтехранилищами, состояло изъ 13 резервуаровъ, всего на 966.000 пудовъ, и одной ямы Т-ва Бр. Нобель на 600.000 пуд. Въ 1899 г. ко времени обслѣдованія комиссіи ихъ было уже 82, вмѣстимостью въ 10.326.000 п. и 6 ямъ—тѣ-же, что и въ настоящее время. Сравнительная стоимость того и другого рода нефтехранилищъ болѣе или менѣе одинакова для всѣхъ пристаней. Колебанія, если и могутъ быть при этомъ, то въ довольно ограниченныхъ предѣлахъ, въ зависимости отъ колебаній арендныхъ цѣнъ на земли подъ хранилища, цѣнъ на рабочія руки и на листовое желѣзо. Изъ этихъ трехъ факторовъ, опредѣляющихъ стоимость хранилищъ, лишь первый, т. е. арендная плата на землю, можетъ быть подверженъ болѣе или менѣе значительнымъ колебаніямъ въ зависимости отъ мѣстныхъ условій. Для Саратова стоимость нефтехранилищъ на 1 пудъ емкости въ среднемъ:

Для резервуаровъ емкостью	60—75	тыс. пуд.	$8^1/_2$ к.
„ „ „	80—100	„ „	7 „
„ „ „	110—150	„ „	6 „
„ „ „	160—200	„ „	5 „
„ „ „	225—280	„ „	$4^1/_2$ „
Яма емкостью	1.000.000	пуд.	3 „
„ „	2.500.000	„	2 „

Нефтекачекъ въ Саратовѣ, по даннымъ изслѣдованія подполковника Одинцова 1903 г.—18: 13 плавучихъ и 5 береговыхъ. Мы насчитываемъ ихъ 15, которыя подраздѣляются по пристанямъ и владѣльцамъ такъ:

Улешевская пристань:

У О-ва Ряз.-Уральск. ж. д. 3 плавучихъ.
„ Нобеля . . . . 2 „

У Нобеля . . . . 1 береговая (для перек. изъ ямы).
„ „Шибаева“ . . . . . 1 плавучая.
„ Восточнаго О-ва . . . . 1 „
„ „ „ . . . 1 береговая (для перек. изъ ямы).
„ О-ва „Мазутъ“ . . . . 1 плавучая.

Ст. Саратовъ II:

У „Шибаева“ . . . . . . 1 береговая.

Ст. „Нефтяная“:

У О-ва Ряз.-Уральск. ж. д. 2 плавучихъ.

Затонъ (при ст. „Увекъ“):

У О-ва Ряз.-Уральск. ж. д. 1 плавучая.

Пристань „Покровская Слобода“:

У О-ва Ряз.-Уральск. ж. д. 1 плавучая.

Ранѣе нефтекачки весьма часто устанавливались на старыхъ баржахъ, негодныхъ уже для ходовой службы, но теперь обыкновенно для нихъ строится новое судно. Нѣкоторыя нефтекачки,—особенно у большихъ фирмъ—превосходно оборудованы, имѣя по 3, 2 сильныхъ паровыхъ насоса, дающихъ возможность выкачивать до 80—100 тыс. пудовъ груза въ часъ.

Трубопроводы, посредствомъ которыхъ производится перекачка нефтяныхъ продуктовъ изъ баржей въ резервуары, а также наливъ изъ послѣднихъ въ цистерны, имѣютъ въ Саратовѣ слѣдующіе размѣры:

Назв. мѣста	Діаметръ трубопр.		Длина въ среднемъ, считая отъ берега Волги до складовъ
	Для керос.	Для нефти	
Улешовск. прист.	Отъ 4 до 6″	Отъ 4 до 8″	275 саж.
Ст. „Саратовъ II“	5″	6″	175 „
Ст. „Нефтяная“	6″	8″	500 „
Пр. „Покр. Сл.“	5 и 6″	8″	70 „

Средняя подача нефтяныхъ продуктовъ изъ баржей въ резервуары и ямы отъ 3.000 до 6.000 пуд. въ часъ, смотря по діаметру трубъ и силѣ камерона.

Въ засѣданіяхъ саратовскаго биржевого комитета неоднократно указывалось на значеніе строгаго наблюденія за процессомъ перекачки. „Утрата грузовъ зависитъ отъ степени небрежности при перекачкахъ“. Указывалось также на то обстоятельство, что „проходящіе пароходы при быстромъ ходѣ наносятъ вредъ во время перекачки нефти тѣмъ, что разрушаютъ трубы и проч.“ Причемъ высказывалось пожеланіе, „чтобы при подачѣ нефти съ баржи на берегъ устраивались желѣзныя трубы у конца и были приняты мѣры къ устраненію утечки нефти въ рѣку“.

Нагрузка въ вагоны производится:

а) изъ резервуаровъ исключительно самотекомъ, т. к. всѣ они расположены на мѣстахъ выше жел. дор. путей и вагонныхъ вѣсовъ;

б) изъ ямъ, устроенныхъ ниже вѣсовъ, при помощи береговыхъ нефтекачекъ, выше—самотекомъ;

в) не рѣдко погрузка нефти производится прямо изъ баржей посредствомъ плавучихъ нефтекачекъ чрезъ проложенныя къ вѣсамъ трубы.

Изъ нефтехранилищъ частныхъ лицъ и фирмъ только принадлежащія бр. Аносовымъ *сдаются въ аренду*, да резервуары О-ва „Кавказъ“ отданы на 1903 г. „О-ву для добыванія русской нефти и жидкаго топлива“; въ остальныхъ хранятся нефтяные продукты самихъ владѣльцевъ; арендуются же преимущественно хранилища Рязанско-Уральской жел. дор.

Слѣдующая таблица представляетъ свѣдѣнія объ арендѣ хранилищъ:

Владѣльцы склада	Названіе хранилища	Емкость хранилища	Въ чемъ пользованіи находилось хранилище				
			Въ 1899 г.	Въ 1900 г.	Въ 1901 г.	Въ 1902 г.	Въ 1902 г.
Пристань „Улеши" и ст. „Саратовъ II" (Пристань „Улеши" близъ г. Саратова, грузъ въ хранилища ст. „Саратовъ II" наполняется изъ баржей съ этой пристани).							
Ряз.-Ур. ж. д. . .	Рез. № 1	60.000	Акимова	Тумаева	Манташева	—	Волжско-Каспійскаго О-ва
	„ № 2	150.000	О-ва „Мазутъ"	„	„	О-ва „Мазутъ"	
	„ № 3	150.000	Вол.-К. О-ва	Вол.-К. О-ва	Тумаева	„	
	„ № 4	60.000	„	Тумаева	„	—	
	„ № 5	60.000	„	„	„	—	
	„ № 6bis	150.000	Дороги	Дороги	Дороги	Дороги	Шибаева
		630.000	630.000	630.000	630.000	450.000	630.000
„Шибаевъ и К°" .	Рез. № 1	100.000	Шибаева	Шибаева	Шибаева	Шибаева	Шибаева
	„ № 2	150.000	„	„	„	„	
	„ № 3	150.000	О-ва „Мазутъ"	О-ва „Мазутъ"	О-ва „Мазутъ"	О-ва „Мазутъ"	
	„ № 4	100.000	построенъ лѣтомъ 1903 года				
	Яма	1.700.000	О-ва „Мазутъ"	О-ва „Мазутъ"	О-ва „Мазутъ"	О-ва „Мазутъ"	
		2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.100.000	2.200.000
Т-во Бр. Нобель .	Рез. № 1	96.000					
	„ № 2	96.000					
	„ № 3	294.000					
	„ № 4	137.000					
	„ № ?	2.000					
	„ № 5	137.000	Н	о	б	е	ль
	„ № ?	2.000					
	„ № 6	246.300					
	„ № ?	1.900					
	Яма 1	1.000.000					
	„ 2	600.000					
		2.612.200	2.612.200	2.612.200	2.612.200	2.612.200	2.612.200

Владѣльцы склада	Названіе хранилища	Емкость хранилища	Въ чьемъ пользованіи находилось хранилище				
			Въ 1899 г.	Въ 1900 г.	Въ 1901 г.	Въ 1902 г.	Въ 1903 г.
Бр. Аносовы . .	Рез. № 1	80.000	—	—	Вол.-К. О-ва	Вол.-К. О-ва	О-ва „Мазутъ"
	„ № 2	80.000	—	—			„
		160.000	—	—	80.000	80.000	160.000
Восточное О-во .	Рез. № 1	150.000					
	„ № 2	150.000					
	„ № 3	200.000					
	„ № 4	200.000	Во	сточ	на	го	О-ва
	„ № 5	200.000					
	Яма 1	1.000.000					
	„ 2	2.500.000					
		1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000
О-во „Кавказъ"	Рез. № 1	150.000					
	„ № 2	150.000					
	„ № 3	150.000	О-ва	„Кав	казъ"	Т-ва Кер.-Маслен. Произв.	О-ва для добыванія русской нефти и жидкаго топлива.
	„ № 4	150.000					
	„ № 5	150.000					
		750.000	750.000	750.000	750.000	750.000	750.000
Волж.-Касп. О-во	Рез. № 1	200.000					
	„ № 2	120.000					
	„ № 3	5.000					
	„ № 4	5.000					
	„ № 5	5.000	Волж	ско-Ка	спій	скаго	О-ва
	„ № 6	5.000					
	„ № 7	5.000					
	„ № 8	5.000					
		350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000

Владѣльцы склада	Названіе хранилища	Емкость хранилища	Въ чемъ пользованіи находилось хранилище				
			Въ 1899 г.	Въ 1900 г.	Въ 1901 г.	Въ 1902 г.	Въ 1903 г.
О-во „Мазутъ" .	Рез. № 1	200.000	О-ва	„М а	з у	т ъ"	О-ва „Мазутъ"
	„ № 2	200.000					
	„ № 3	200.000	построе	ны въ ко	нцѣ 1902	года	
	„ № 4	200.000					
	„ № 5	200.000	построе	ны въ лѣто	1903 г. и въ	навиг. с./г.	не заполнены
	„ № 6	200.000					
	Яма	1.800.000	О-во	„М а	з у	т ъ"	
		3.000.000	2.000.000	2.200.000	2.200.000	2.200.000	2.600.000
Акимовъ. . . .	Рез. № 1	60.000	построенъ	въ 1901 г.	А к и	м о	в а
	„ № 2	60.000	„	„			
	„ № 3	60.000	„	„			
		180.000	—	—	180.000	180.000	180.000
„Манташевъ и К°"	Рез. № 1	250.000	постро	енъ въ	1902 г.	„Манта	шева и К°"
	„ № 2	250.000	„	„	„		
	„ № 3	250.000	„	„	„		
	„ № 4	250.000	„	„	„		
		1.000.000	—	—	—	1.000.000	1.000.000
Всего . . .	52 резерв.	6.682.200					
	6 ямъ.	8.600.000					
		15.282.200					
Станціи „Нефтяная" и „Увекъ". Пристань въ 10 в. отъ Саратова. Всѣ хранилища расположены на станц. „Нефтяная", находящейся въ 1 вер. выше ст. „Увекъ"; перекачка продуктовъ въ эти хранилища производится съ пристани станц. „Увекъ".							
Ряз.-Уральск. ж. д.	Рез. № 1	150.000	Волжско-	Каспій	скаго	О-ва	О-ва „Кавк."
	„ № 2	150.000	Т	о	ж е	порожній	„
	„ № 3	150.000	О-ва	„Мазутъ"	Вол.-К. О.	порожній	„
	„ № 4	150.000	О-ва „Кавк."	Эльяшева	Эльяшева	Дороги	„

Владѣльцы склада	Названіе хранилища	Емкость хранилища	Въ чьемъ пользованіи находилось хранилище				
			Въ 1899 г.	Въ 1900 г.	Въ 1901 г.	Въ 1902 г.	Въ 1903 г.
Ряз.-Уральск. ж. д.	Рез. № 5	200.000	(Построенъ	въ 1901 г.)	Порожній	Вол.-К. О-ва	Т-ва „Шибаевъ"
	„ № 6	200.000	„	„	Порожній	„	Г. С. Демботъ
	„ № 7	200.000	„	„	Дороги	Дороги	Дороги
	„ № 8	100.000	„	„	„	„	„
	„ № 9	200.000	„	„	Порожній	„	„
	„ № 10	30.000	Порожній	О-ва „Мазутъ"	Дороги	„	„
	„ № 11	30.000	„	„		„	„
	„ № 12	30.000	„О-ва Кавк."	„	„	„	„
	„ № 13	150.000	Дороги	„О-ва Кавк."	О-ва „Мазутъ"	Демботъ	О-ва „Мазутъ"
	„ № 14	150.000	„О-ва Кавк."	Нобеля	„	„	„
	„ № 15	150.000	Вол.-К. О-ва	„	Дороги	Дороги	Дороги
	„ № 16	150.000	Дороги	О-ва „Мазутъ"	О-ва „Мазутъ"	Демботъ	Селиванова
		2.240.000	1.230.000	1.290.000	1.640.000	1.940.000	2.210.000
Восточное О-во	Рез. № 1	150.000					
	„ № 2	150.000					
	„ № 3	150.000					
	„ № 4	150.000					
	„ № 5	150.000					
	„ № 6	150.000					
	„ № 7	150.000					
	„ № 8	150.000					
	„ № 9	150.000	В о	с т о	ч н а	г о	О в а
	„ № 10	150.000					
	„ № 11	150.000					
	„ № 12	150.000					
	„ № 21	150.000					
	„ № 22	150.000					
	„ № 23	150.000					
	„ № 24	150.000					
	„ № 25	150.000					

Владѣльцы склада.	Названіе хранилища.	Емкость хранилища.	Въ 1899 г.	Въ 1900 г.	Въ 1901 г.	Въ 1902 г.	Въ 1903 г.
			Въ чемъ пользованіи находилось хранилище.				
Восточное О-во . .	Рез. № 26	150.000	В о	с т о ч	н а	г о	О-в а
	„ № 27	150.000					
	„ № 28	150.000					
	„ № 29	150.000					
	От-стой-ники. 1	60.000					
	2	60.000					
		3.270.000	3.270.000	3.270.000	3.270.000	3.270.000	3.270.000
Волковъ . . .	Рез. № 1	150.000	В	о	л	к о	в а
		150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Эльяшевъ . . .	Рез. № 1	150.000	Э л ь	я	ш е	˜в	а
	„ № 2	150.000					
		300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
В с е г о . . .	40 резерв.	5.840.000					
	2 отстойн.	120.000					
	42 хранил.	5.960.000					
Пристань „Покровская Слобода“ (на противоположномъ берегу г. Саратова)							
Ряз.-Урал. ж. д.	Рез. № 2	100.000	Дороги	Полякъ	Полякъ	Порожній	Дороги
	„ № 3	200.000	„	Дороги	Дороги	Дороги	„
	„ № 4	30.000	Вост. О-ва	Вост. О-ва	Вост. О-ва	Вост. О-ва	Вост. О-ва
		330.000	330.000	330.000	330.000	230.000	330.[illegible]
Вост. О-во . .	Рез. № 1	150.000	В о	с т о ч	н а	г о	О-в а
	„ № 2	200.000					
		350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	35[illegible]

Владѣльцы склада	Названіе хранилища	Емкость хранилища	Въ чьемъ пользованіи находилось хранилище				
			Въ 1899 г.	Въ 1900 г.	Въ 1901 г.	Въ 1902 г.	Въ 1903 г.
Т-во Бр. Нобель .	Рез. № 1	127.400	—	—	—	—	Нобель
Полякъ	Рез. № 1	50.000	до 1902 г.	принадлежа	лъ Нобелю	„Манташевъ и К°"	
..	„ № 2	80.000	постро	енъ въ	лѣто	1903 г.	Полякъ
Всего	8 резерв.	937.400	50.000	50.000	50.000	50.000	130.000
Всего въ Саратовѣ	100 „	13.459.000					
	6 ямъ	8.600.000					
	2 отстойн.	120.000					
	108 хран.	22.179.600					

Условія аренды, на которыхъ сдаетъ нефтехранилища жел. дор. подъ керосинъ, въ существенномъ слѣдующія: за резервуаръ въ 150 тыс. пуд. плата 1.200 р., которая вносится впередъ, промывка резервуара изъ подъ нефти за счетъ арендатора, за перекачку керосина изъ баржи въ резервуаръ дороги взимается 0,15 коп. съ пуда, перекачка изъ хранилища въ вагоны—безплатная, вывозъ изъ арендованнаго хранилища можетъ быть только по желѣзной дорогѣ.

Въ 1899 г. по объясненію г. Щепотьева, данному имъ „комиссіи...", жел. дор. взимала арендной платы за резервуары, емкостью въ 60.000 пуд., 600 р., емкостью въ 150.000 пуд.- 1200 р., и 1 резервуаръ емкостью въ 30.000 пуд. 300 рублей.

По заявленію г. Лева той же „комиссіи", Ряз. Уральск. жел. дор. принимаетъ на храненіе мазутъ на станціяхъ назначенія въ своихъ резервуарахъ за годовую плату по 0,7 коп. съ пуда, при 1% утраты.

За аренду земли подъ хранилища, какъ городомъ, такъ и желѣзною дорогою, взимается по 50 коп. за квадр. сажень.

По статистическому сборнику мин. пут. сообщ., *привозъ въ Саратовъ нефтяныхъ продуктовъ* въ тыс. пуд. былъ:

Годы	Нефти и нефт. ост.	Керосина
1893	16.966	6.807
1894	25.211	4.618
1895	23.852	4.888
1896	20.536	3.181
1897	28.994	8.270
1898	29.560	4.973
1899	26.860	5.080
1900	30.019	7.567
1901	27.539	9.499
1902	37.419	11.114
1903 *)	27.055,6	8.867,7

Изъ этой таблицы мы видимъ, что за десятилѣтіе съ 1893 по 1902 г. привозъ въ Саратовъ нефт. продуктовъ удвоился, причемъ большій ростъ наблюдается въ привозѣ нефти и нефт. остат., чѣмъ керосина. Рѣзкихъ какихъ-либо измѣненій въ доставкѣ, если не считать скачковъ по отдѣльнымъ годамъ, подмѣтить нельзя. По пятилѣтіямъ мы будемъ имѣть тыс. пуд.: для пятилѣтія 1893—1897: нефти и нефт. ост. 23.111,8, керосина 5.557,8; для 1898—1902: нефти и нефт. ост. 30.279,4 керосина 7.646,0.

Саратовская городская управа, возбуждавшая ходатайство объ обложеніи налогомъ въ пользу города всѣхъ привозимыхъ водою грузовъ, собрала, между прочимъ, свѣдѣнія и о привозѣ нефтяныхъ грузовъ. По этимъ свѣдѣніямъ, привозъ ихъ былъ: въ 1898 г. мазута 18.529.828 п., керосина 4.120 тыс. п.; въ 1899—мазута 20.604.388, керосина 3.385,9 т. п. и въ 1900 г.

*) По свѣдѣніямъ саратовской судоходн. дистанціи. По даннымъ астраханской судоходн. дистанціи въ этомъ году было направлено въ Саратовъ: нефти и нефт. ост. 25.844,5 и керосина 10.481,9 тыс. пуд.

мазута 25.514.404 п. и керосина 5.979,9 тыс. пуд. Всѣ эти цифры еще болѣе не соотвѣтствуютъ дѣйствительности, чѣмъ вышеприведенныя офиціальныя, въ чемъ легко убѣдиться для мазута, напр., изъ слѣдующаго расчета. Считая потребленіе мазута городомъ и окрестностями въ 2½ милл. пуд., общій расходъ мазута опредѣлится такими цифрами:

	1899	1900	1901	1902	1903
Выв. изъ Сар. по жел. дор.	16,0	16,2	20,1	17,4	14,8 мил.
Потр. маз. какъ топл. ж. д.	11,3	16,4	21,8	18,0	16,4
Мѣстное потребленіе	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Всего	29,8	35,1	44,4	37,9	33,7

Этими цифрами, какъ ближайшими къ дѣйствительности, и надлежитъ измѣрять привозъ въ Саратовъ и Камышинъ мазута за 3 послѣдніе года, хотя, конечно, соотвѣтствіе этихъ цифръ дѣйствительности лишь приблизительное, такъ какъ и вывозъ мазута по желѣзной дорогѣ и потребленіе его дорогой, какъ топлива, совершается въ значительной части изъ запасовъ предыдущаго года и, строго говоря, вышеприведенный расчетъ показываетъ лишь одно, а именно, что цифры статистическаго сборника мин. пут. сообщ., а тѣмъ болѣе городской управы, значительно ниже дѣйствительности*).

По справочной книжкѣ Лелькова за 1902 г., *фрахтовыя цѣны* на перевозку нефт. ост. отъ Астрахани до Саратова въ судахъ доставщиковъ въ навигаціи 1893—1902 г.г. были:

Годы	Въ коп. съ пуда		Годы	Въ коп. съ пуда	
	Отъ	До		Отъ	До
1893	2,2	3.25	1898	1.8	2
1894	2,2	2,5	1899	1,5	1,7
1895	—	2,2	1900	2,1	2,3
1896	—	2,2	1901	2	3.25
1897	2	2,1	1902	2,2	2,4
Ср. за 5 л.	—	2,45	Ср. за 5 л.	1.92	2,33

*) Кромѣ того слѣдуетъ имѣть въ виду, что мы не принимали въ расчетъ отпуска мазута на отопленіе пароходовъ.

Въ 1903 г. фрахты по договору Т-ва Бр. Нобель (задающему тонъ всѣмъ остальнымъ) были 1,6 коп.

Если коснуться сравненія фрахтовыхъ цѣнъ до различныхъ пристаней, то, конечно, окажется, что ихъ высота будетъ находиться въ обратной зависимости отъ числа рейсовъ, которое могутъ совершить въ навигацію до той или другой пристани суда. Такъ, принимая во вниманіе, что въ среднемъ число рейсовъ, совершаемыхъ судами до Нижняго два раза меньше, чѣмъ до Саратова (5 и 10), мы должны бы, по справедливости, ожидать, что тарифы до Саратова ровно въ два раза будутъ ниже таковыхъ же до Нижняго. Но тутъ выступаютъ на сцену чисто коммерческія стороны дѣла, на что въ свое время было обращено вниманіе „комиссіи" 1899 г. „Когда пароходовладѣльцу предстоитъ имѣть работу на 40 дней, т. е. рейсъ до Нижняго, и на 20 дн.—рейсъ до Саратова, то естественно первое предложеніе является предпочтительнѣе втораго, а потому законтрактовываются охотнѣе на доставку до Нижняго, чѣмъ до Саратова; въ первомъ случаѣ грузоотправители требуютъ уступку отъ пароходовладѣльцевъ и въ большинствѣ случаевъ получаютъ ее". („Проток. ком.").

Торговля нефтяными продуктами въ Саратовѣ сосредоточена въ рукахъ слѣдующихъ крупныхъ фирмъ: Т-ва Бр. Нобель, О-ва „Мазутъ", Т-ва Керосино-масленаго производства, О-ва „А. И. Манташевъ и К°", Волжско-Каспійскаго нефтепромышленнаго О-ва, Восточнаго Общества товарныхъ складовъ, и изъ мѣстныхъ—въ рукахъ купцовъ: Н. И. Селиванова и Акимова.

Т-во Бр. Нобель продаетъ въ Саратовѣ около 3 милліон. пудовъ мазута и до $1^1/_2$ мил. керосина. Въ это количество входитъ потребленіе самого Саратова и мѣстностей, лежащихъ по желѣзной дорогѣ до Козлова включительно; весь этотъ районъ получаетъ нужные ему нефтяные продукты непосредственно въ Саратовѣ. Кромѣ этого, Т-во Нобель отправляетъ изъ Саратова въ разныя мѣста Россіи около 4 милліоновъ пудовъ мазута и 4 милліона пудовъ керосина (керосинъ отправляется отчасти и за границу, черезъ западную сухопутную границу). Для этихъ 8 милліоновъ груза Саратовъ играетъ роль только передаточнаго пункта, принимая ихъ съ воды и отправляя по желѣзной дорогѣ; фактическая же продажа этихъ количествъ производится внѣ Саратова спеціально для этого организованными на мѣстахъ сбыта конторами и агентствами. Весь грузъ доставляется въ Саратовъ изъ

Астрахани: мазутъ въ деревянныхъ баржахъ, а керосинъ въ наливныхъ пароходахъ или же желѣзныхъ баржахъ, при этомъ значительная часть керосина Т-ву Нобель доставляется Восточнымъ О-вомъ, въ резервуарахъ котораго и хранится. Мазутъ доставляется большею частью средствами Т-ва и лишь отчасти арендованными. Кромѣ керосина и мазута Т-во привозитъ въ Саратовъ около 500.000 пудовъ тяжелаго солароваго масла; около 100.000 изъ этого количества продаетъ въ Саратовѣ, остальное вывозитъ по желѣзной дорогѣ. О-во „Мазутъ“ привозитъ въ Саратовъ около 5 милліоновъ пудовъ мазута и $2^1/_2$ милліона пудовъ керосина. Изъ этого количества оно продаетъ въ Саратовѣ около 1-го милліона пудовъ мазута и 400.000 пудовъ керосина. Остальное количество оно отправляетъ въ разныя мѣста, гдѣ имѣетъ спеціально организованные конторы и склады и для этого груза Саратовъ служитъ только перевалочнымъ пунктомъ. Для храненія нефтяныхъ продуктовъ О-во „Мазутъ“ пользуется, кромѣ собственныхъ хранилищъ, складомъ Т-ва „С. М. Шибаевъ и К°“, такъ какъ эта фирма, по особому договору, сдаетъ всѣ свои продукты, кромѣ смазочныхъ маслъ, О-ву „Мазутъ“ въ Баку, и О-во „Мазутъ“ пользуется всѣми его складами въ Россіи. Срокъ этого договора истекаетъ въ декабрѣ 1903 г. Грузъ доставляется преимущественно своими средствами, и только небольшая часть остается на выводку пароходчикамъ. Т-во Керосино-масленаго производства, представителемъ коего для продажи состоитъ О-во „Кавказъ“, привозитъ въ Саратовъ около 1 милліона пудовъ мазута и 2 милліона пудовъ керосина. Изъ этого количества оно продаетъ въ Саратовѣ: мазута около 200.000 пудовъ и керосина около 100.000 пудовъ. Остальное количество оно отправляетъ въ разные пункты, гдѣ О-во „Кавказъ“ имѣетъ свои конторы и склады. Грузъ этого общества доставляется въ Саратовъ исключительно чужими средствами.

Волжско-Каспійское нефтепромышленное О-во привозитъ въ Саратовъ около 5 милліоновъ пудовъ мазута и полмилліона пудовъ керосина. Изъ этого количества оно продаетъ въ Саратовѣ около полумилліона пудовъ мазута, остальные полтора милліона пудовъ отправляются по продажамъ московской конторы названнаго О-ва, и для этихъ полутора милліоновъ пудовъ

Саратовъ служитъ только перевалочнымъ пунктомъ. Керосина Волжско-Каспійское О-во послѣдніе три года самостоятельно не продаетъ, а сдаетъ все количество привозимаго керосина Т-ву Бр. Нобель на продажу на комиссіонныхъ началахъ. Грузъ доставляется въ Саратовъ исключительно своими средствами.

О-во „А. И. Манташевъ и К°" доставляетъ въ Саратовъ только керосинъ—около 1 милліона пудовъ, мазута же вовсе не привозитъ. Керосинъ оно продаетъ почти весь въ Саратовѣ и только въ самое послѣдное время оно начало организовать агентства и въ мѣстахъ сбыта.

Восточное Общество товарныхъ складовъ имѣетъ скорѣе характеръ перевозочнаго предпріятія и въ этомъ отношеніи оно занимаетъ чуть не первое мѣсто. Болѣе половины доставляемаго въ Саратовъ керосина перевозится средствами Восточнаго О-ва и хранится въ его резервуарахъ. По отношенію къ перевозкѣ мазута оно занимаетъ не менѣе видную роль. Но кромѣ чисто транспортной О-во проявляетъ и торговую дѣятельность, но не столько за свой счетъ, сколько продавая на комиссіонныхъ началахъ мазутъ, сданный на перевозку. Въ Саратовѣ Восточное О-во продаетъ около двухъ милліоновъ пудовъ мазута и отправляетъ по желѣзной дорогѣ около 4-хъ милліоновъ пудовъ по запродажамъ правленія О-ва и московской его конторы. Для этихъ послѣднихъ 4-хъ милліоновъ Саратовъ служитъ только перевалочнымъ пунктомъ.

Н. И. Селивановъ продаетъ въ Саратовѣ около 1 милліона пудовъ мазута и 400.000 пудовъ керосина. Изъ этого количества около 400.000 пудовъ мазута и 100.000 пудовъ керосина онъ продаетъ для городского потребленія, а остальное продаетъ также въ Саратовѣ для близъ лежащаго по желѣзной дорогѣ района, до Козлова включительно. Склада своего въ Саратовѣ г. Селивановъ не имѣетъ, такъ какъ все потребное ему количество онъ покупаетъ у крупныхъ фирмъ съ пріемкой въ теченіе года съ ихъ складовъ. Въ рѣдкихъ случаяхъ онъ покупаетъ осенью мазутъ въ Астрахани и привозитъ въ баржахъ доставщика въ Саратовъ, гдѣ мазутъ и хранится въ теченіе зимы въ затонѣ.

Д. Е. Акимовъ продаетъ въ Саратовѣ около полмилліона пудовъ мазута. Изъ этого количества половина уходитъ для городского употребленія и другая для мѣстностей, расположенныхъ по желѣзной дорогѣ близъ Саратова. Товаръ г. Акимовъ

покупаетъ частью въ Саратовѣ же у крупныхъ фирмъ, частью въ Астрахани.

Наиболѣе крупными потребителями нефтяного топлива въ гор. Саратовѣ и ближайшихъ его окрестностяхъ являются:

Въ городѣ:

Мельницы Бр. Рейнеке „ „ Шмидтъ. „ Э. Борель. „ Богославскаго. „ Скворцова. „ Степашкина и Двумянцева—(нынѣ возобновляется послѣ пожара).	Ко всѣмъ мельницамъ имѣются желѣзно-дорожные пути; подача нефти къ нимъ производится и въ цистернахъ и въ бочкахъ на лошадяхъ.
Механич. зав. Беринга. „ „ Чирихиной (на бер. Волг.)	Б-гу нефть доставляется въ бочкахъ на лошадяхъ, Ч-ой въ баржахъ и перекачивается въ имѣющіеся при зав. резерв. Жел.-дор. путей къ этимъ зав. не имѣется.

За чертою города (близъ пристани „Улеши“).

Гвоздильный заводъ Гантке	Имѣется жел.-дор. путь, но доставка нефти производится исключительно въ бочкахъ за неимѣніемъ хранилища при заводѣ подъ сливъ изъ цистернъ.

Близъ разъѣзда „Лѣсопильный“ (въ 3-хъ верстахъ отъ пристани „Улеши“).

Волжскій Стальной заводъ.	Имѣется жел.-дор. путь; подача нефти производит. чаще въ баржахъ, иногда въ цистерн. и сливается тамъ въ резервуар.

Близъ станціи „Князевка“ (въ 8-ми верстахъ отъ пристани „Улеши“).

Писчебумажная фабрика Тихомирова.	Имѣется жел.-дор. путь, подача нефти производится въ цистернахъ.

Въ общемъ мѣстное потребленіе свѣдущими людьми опредѣляется: мазута въ $2^1/_2$ мил. пуд., керосина въ 400 т.

Мѣстные потребители для собственной надобности имѣютъ въ Саратовѣ свои хранилища.

Такъ, хранилища имѣются:

При заводѣ Чирихиной	1	рез.	на	75.000 пуд.
„ городскомъ водопроводѣ	1	„	„	75.000 „
„ мельницѣ Рейнеке	1	„	„	125.000 „

При мельницѣ Рейнеке	1	рез.	на	85.000	„
„ больш. мельн. Шмидтъ	2	ямы	„	80.000	„
„ малой „ „	1	„	„	40.000	„
„ мельницѣ Зейфертъ	1	„	„	40.000	„
„ „ Богословскаго	1	рез.	„	75.000	„
„ „ Степашкина	1	яма	„	37.000	„
„ „ „	1	„	„	30.000	„
„ „ Бореля	2	„	„	150.000	„
„ Волжскомъ стальн. заводѣ	1	рез.	„	250.000	„
„ фабрикѣ Саратов. мануф.	1	„	„	200.000	„

Крупнымъ потребителемъ является Ряз.-Урал. жел. дор., но подробнѣе о потребленіи нефтяного топлива желѣзными дорогами, а слѣд. и Ряз.-Уральской, будетъ сказано въ отдѣльной главѣ, а потому ограничимся здѣсь лишь приведеніемъ *цѣнъ* на топливо *при* поставкахъ жел. дорогъ.

Для 1901 и 1902 годовъ есть возможность привести конкретныя цѣны по нѣсколькимъ сдѣлкамъ. Въ 1901 г. доставлено 4 милл. пуд. по $22^1/_4$ коп. при поставкѣ въ Саратовѣ и по 22 коп. въ Камышинѣ, 3 милл. Тумаевымъ по $15^3/_4$ коп. со сдачей на Черногородской станціи, 1 мил. О-ва „Мазутъ" по 21 коп.—въ Саратовѣ и по $18^7/_8$ коп. съ пріемкой въ Астрахани, откуда фрахтъ со всѣми расходами до Саратова $2^1/_4$ коп. и до Камышина $1^7/_8$ коп., $1^1/_2$ милл. Волжско-Каспійскаго О-ва по $18^3/_4$ коп. въ Астрахани, при тѣхъ-же фрахтахъ до Саратова и Камышина 1 милл. Соколова по $18^1/_2$ коп. въ Астрахани.

На 1902 годъ средняя цѣна при поставкѣ 8 милліоновъ пудовъ въ Камышинѣ—$12^5/_7$ коп. и $4^1/_2$ милл. пуд. въ Саратовѣ—$14,_{108}$ коп. Эти среднія получились изъ слѣдующихъ фактическихъ цѣнъ: поставка въ Камышинъ: 750 тыс. Буніатовыхъ по $12^5/_8$ коп., 1 милл. Скрѣпинскаго и Захарова по $12^3/_8$ коп., 1 милл. Соколова по $11^{15}/_{16}$ коп., $1^1/_2$ милл. О-ва „Мазутъ" по $11^{15}/_{16}$ коп., 1 милл. Волжско-Каспійскаго О-ва по $11^7/_8$ коп. и 750 тыс. его-же по 15 коп., 2 милл. Восточнаго О-ва по $13^3/_8$ к.; поставка въ Саратовъ: 750 тыс. Волжско-Касп. О-ва по 15 к., 1 милл. Буніатовыхъ по $14^3/_4$ коп. и 750 тыс. ихъ-же по $12^7/_8$ к., 1 милл. Скрѣпинскаго и Захарова по $14^1/_2$ коп. и 1 милл. Восточнаго О-ва по $13^3/_4$ коп. Цѣны мазута въ городѣ были, по свѣдѣніямъ биржевого комитета:

Въ 1899 г. отъ $17^1/_2$ до 26 коп. (наивысшая въ срединѣ декабря и наименьшая въ январѣ).

Въ 1900 г.—$21^1/_2$—30 (наивысшая въ октябрѣ, наименьшая въ январѣ, годъ закончился цѣной 25—$26^1/_2$).

Въ 1901 г.—17—27, а въ розницу 20—30 коп.

Въ 1902 г. по 14 сент.—14—20 к. и въ розницу отъ 15 до 23 к.; въ началѣ года цѣна оптомъ 19—20 к., а съ мая 14—15 к., въ розницу въ началѣ года 20—23 к., а съ мая 15—18 к.

Цѣны на керосинъ: а) съ бочками: въ 1899 отъ 1 р. 10 к. до 1 р. 47 к., въ 1900 г. отъ 1 р. 21 к. до 1 р. 57 к. и въ 1901 г. отъ 1 р. 06 к. до 1 р. 33 к. б) наливного въ 1899 г. 82—1 р. 17 к., въ 1900 г. $88^1/_2$—1 р. 32 к., въ 1901 г. отъ 79 до 94. Въ 1902 году въ началѣ цѣны керосина съ бочками отъ 1 р. 30 к. до 1 р. 33 к., съ мая отъ 1 р. 10 к, до 1 р. 12 к., наливного: въ началѣ года 77—79, а съ мая 75—76 к.

Конкретныя цѣны по сдѣлкамъ для 1903 г. привести мы не можемъ, поэтому удовольствуемся цѣнами саратовской биржи. Въ январѣ 1903 г. нефтяные остатки парт. въ ваг.-цист. стояли на цѣнѣ 14—15 коп. и въ розницу 15—18 коп. за пудъ. Керосинъ въ это время продавался наливомъ въ ваг.-цист. 89—90 и въ бочки 92—94, а съ бочками 1 р. 17 к.—1 р. 19 к. за пудъ. Потомъ цѣны на нефт. продукты нѣсколько понизились, установившись съ мая по сентябрь на уровнѣ: нефтяные остатки парт. въ в.-цист. $12^3/_4$—13, въ розницу 15, а керосинъ наливомъ въ ваг.-цист. колеблется въ это время въ предѣлахъ отъ 77 до 81 к. Съ сентября замѣчается маленькое повышеніе цѣнъ и къ концу года (съ 14 по 21 ноября) цѣны устанавливаются: на нефт. остатки парт. въ ваг. ц. $13^1/_2$—14, въ розницу 15—16. Керосинъ наливомъ: въ ваг.-цист. 1 р. 10 к.—1 р. 11 к., въ бочки 1 р. 13 к.—1 р. 15 к., керосинъ съ бочками 1 р. 38 к.—1 р. 40 к.

Вывозъ нефт. продуктовъ изъ Саратова водою незначителенъ. Такъ, по свѣдѣніямъ М. П. С., въ 1901 г. вывезено мазута 38.000 пуд. Если эта цифра и ниже дѣйствительности, все-же она указываетъ на ничтожность вывоза. Совсѣмъ другое дѣло вывозъ желѣзнодорожный. Было вывезено по желѣзной дорогѣ тыс. пуд.:

Годы	Нефти и нефт. остат.	Керосина
1893	7.509,0	5.213,5
1894	12.133,1	6.929,1
1895	13.608,3	6.596,6
1896	14.937,4	5.325,5
1897	14.616,1	5.660,5
1898	14.575,6	6.100,2
1899	16.080,0	6.681,0
1900	16.565,0	7.808,0
1901	16.779,0	7.827,0
1902	17.793,0	6.430,0
1903	14.747,5	7.848,0

Всматриваясь въ нашу таблицу, мы можемъ замѣтить медленное хотя, но неуклонное возрастаніе вывоза по жел. дор. Рельефнѣе выступитъ это возрастаніе по пятилѣтіямъ. Средняя вывоза для перваго пятилѣтія (1893—1897) составитъ тыс. пуд.: нефти и нефт. остатк. 12.560,8, керосина 5.945,0; для второго (1898—1902)—нефти и нефт. остатковъ 16.358 и керосина 7.369,2.

Нефть и нефт. остатки направляются изъ Саратова на дороги: Моск.—Каз., Моск.—Кіево-Воронежскую, Моск.-Курскую, Николаевскую, Привислинск., Риго-Орл., Ряз.-Уральск., Сызр.-Вяэем. и Юго-Восточную. Мы не говоримъ о тѣхъ дорогахъ, куда грузъ попадаетъ случайно или въ ничтожномъ количествѣ на одну-другую станцію. Наиболѣе крупными станціями полученія нефтяного топлива, идущаго чрезъ Саратовъ, являются: Москва, Раменское, Озеры, Серпуховъ, С.-Петербургъ, Брянскъ, Козловъ, Тула. Каждая изъ этихъ станцій получала ежегодно тыс. пуд.*).

*) См. приложеніе № 15.

Ст. назначенія	Годы: Откуда. Изъ	1893	1894	1895	1896	1897	Средн. за 5 л.	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 5 л.	1903
Москва . .	Саратова . .	3.302	3.853	2.357	1.728	2.056	2.659,2	2.000	611	808	1.132	1.664	1.243	1,1
„ . .	Проч. мѣст. .	16.605	14.168	16.127	19.518	24.435	18.170,6	24.136	28.620	30.157	32.630	27.503	28.669,2	—
Раменское .	Саратова . .	21,2	157,6	507,5	578,8	412,8	395,4	240,7	173	648	625	209	378,7	—
„ .	Проч. мѣст. .	318,3	123,8	88,6	35,8	168,9	147,9	304,3	521	199	—	309	267,1	—
Озеры . . .	Саратова . .	97,1	134,8	151,7	183,0	261,4	225,6	619,3	192	783	193	1.196	656,6	—
„ . . .	Проч. мѣст. .	113,2	620,2	793,4	886,7	1.002	683,2	195,5	968	407	312	293	196,9	—
Серпуховъ .	Саратова . .	1.061,1	1.085,7	709,4	199,1	627,9	796,8	220,6	749	900	1.044	1.133	809,3	101,1
„ .	Проч. мѣст. .	302,6	647,1	837,8	1.285,5	1.087,3	832,1	1.536,8	2.553	1.272	1.107	1.191	1.532,5	—
Брянскъ . .	Саратова . .	—	77,8	107,2	803,7	920,8	441,9	966,5	1.811	2.292	1.358	814	1.148,[illegible]	41,4
„ . .	Проч. мѣст. .	235,[illegible]	308,2	94,7	714,9	1.121,0	494,8	1.258,0	513	17,0	16,0	11,0	362,0	—
С.-Петерб. .	Саратова . .	37,9	357,5	1.008,8	525,3	1.538,5	693,4	1.486,2	1.433	809	842	468	1.007,6	273,4
„ .	Проч. мѣст. .	424,9	872,8	3.439,2	4.913,0	3.745,7	2.678,5	4.428,4	5.641	10.900	11.204	12.078	8.850,3	—
Козловъ . .	Саратова . .	354,4	723,1	1.952	319,6	1.460,5	961,9	1.468,0	307	1.010	1.343	1.152	1.056,0	1.572,4
„ . . .	Проч. мѣст. .	3,0	33,0	67,2	119,4	302,9	105,1	142,3	369,0	9,0	2,0	1,0	81,7	—
Тула . . .	Саратова . .	165,4	367,8	611,2	968,7	430,6	508,7	614,1	1.058	831	714	861	814,4	451,7
„ . . .	Проч. мѣст. .	204,0	299,3	169,9	164,0	598,3	287,1	159,9	31,0	148	111,0	15	93,0	—

Изъ этой таблицы мы видимъ, что отправки жидкаго топлива изъ Саратова за послѣднія пять лѣтъ возросли и абсолютно и относительно (по сравненію) съ отправками изъ другихъ мѣстъ на слѣдующія станціи: Озеры Моск.-Каз. ж. д., Брянскъ Риго-Орл. Козловъ Юго-Вост., и Тула Сызр.-Вяз. жел. дор. Отправки въ Серпуховъ и С.-Петербургъ хотя и возросли абсолютно, но относительно упали. Отправки черезъ Саратовъ на ст. Раменское Моск.-Каз. ж. д., а главное, въ Москву упали и абсолютно и относительно. Въ то время какъ средняя ежегодная отправка въ Москву чрезъ Саратовъ за пятилѣтіе 1893—1897 составляла 12,8% всѣхъ отправокъ, для второго пятилѣтія она упала уже до 4,2%.

Стоимость доставки до этихъ пунктовъ отъ Астрахани пуда нефти и нефт. остатковъ обходится коп.

Ст. назначенія	Чрезъ Саратовъ			Чрезъ Нижній			Чрезъ Царицынъ			Чрезъ Ярославль		
	Фр.	Тар.	Всего	Фр.	Тар.	Всего	Фр.	Тар.	Всего	Фр.	Тар.	Всего
Москва .	2,1	10,28	12,78	5,1	6,62	11,72	1,1	11,15	12,25	6,1	5,14	11,24
С.-Петерб.	2,1	14,08	16,18	5,1	11,26	16,36	1,1	15,17	16,27	6,1	7,99	14,09
Раменское	2,1	9,29	11,39	5,1	6,90	12,00	1,1	10,16	11,26	6,1	5,66	11,76
Озеры . .	2,1	7,90	10,0	5,1	7,92	13,02	1,1	8,76	9,86	6,1	6,70	12,80
Серпуховъ	2,1	9,90	12,0	5,1	7,55	12,65	1,1	12,40	13,50	6,1	6,34	12,44
Брянскъ .	2,1	11,32	13,42	5,1	10,06	15,16	1,1	12,27	13,37	6,1	9,12	15,22
Козловъ .	2,1	7,28	9,38	—	—	—	1,1	8,59	9,69	—	—	—
Тула . .	2,1	9,08	11,18	—	—	—	1,4	11,15	12,25	—	—	—

Такимъ образомъ, Саратовъ въ ряду другихъ крупныхъ отправителей жидкаго топлива занимаетъ наиболѣе благопріятное положеніе по отношенію къ станціямъ полученія: Раменское, Озеры Моск.-Каз. ж. д., Серпуховъ Моск.-Курск., Брянскъ

Риго-Орл., Тула Сызр.-Вяз. и Козловъ Юго-Вост. ж. д. Кромѣ названныхъ мѣстъ полученія есть достаточно менѣе крупныхъ, но все же видныхъ станцій полученія черезъ Саратовъ жидкаго топлива; каждая изъ такихъ станцій получила изъ Саратова въ среднемъ по пятилѣтіямъ тыс. пуд.:

Ст. назначенія	Въ среднемъ ежегодно		Въ 1903 г.
	1893—1897	1898—1902	
Хорлово, Моск.-Каз. . .	221,9	155,8	77,9
Егорьевскъ „ . .	97,4	131,0	284,4
Коломна „ . .	131,7	71,7	40,4
Голутвинъ „ . .	105,8	268,4	—
Рязань „ . .	498,0	94,0	—
Кіевъ, Моск.-К.-Влад. .	8.5	353.1	353.1
Конотопъ „ .	40,2	329,8	329,8
Курскъ „ .	81.5	106,5	908,9
Воронежъ „ .	505,3	209,9	346,5
Шаранова Охота, М.-Кур.	72,0	146,4	59,9
Ряжскъ, Ряз.-Ур. . .	67,2	51,0	73,9
Тамбовъ	116,2	173,6	218,1
Платоновка	331,2	192,1	691,4
Лопуховка	96,5	111,4	67,3
Данковъ	119,7	207,6	172
Петровскъ	66,0	177,7	221,5
Троицкая	122,8	315,9	208,6
Елецъ	88,3	71,0	131,3
Липецкъ	72,1	34,3	—

Главныя станціи полученія чрезъ Саратовъ керосина: Варшава-Прага, Либава, Москва, С.-Петербургъ, Козловъ, Тула, Кіевъ.

Полученія каждой изъ нихъ керосина тыс. пуд.

Ст. назначенія	Годы: / Откуда. Изъ	1893	1894	1895	1896	1897	Средн. за 5 л.	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 5 л.	1903
Варшава-Прага	Саратова . .	112,8	501,2	898,1	831,3	376,5	544,0	341,0	455,0	890,0	901,0	1.523	822,0	1.416,2
..	Проч. мѣст. .	2.307,8	2.313,1	1.715,9	1.778,6	2.275,5	2.078,1	2.195,9	2.712	3.111	3.240	2.510	2.813,7	—
Либава . . .	Саратова . .	219,6	65,8	23,7	103,7	5,5	89,7	101,9	467	380	161	30	288,6	12,4
..	Проч. мѣст. .	190,0	185,0	291,6	731,4	112,5	451,8	309,9	63,0	197,0	281	16,0	173,3	—
Москва . . .	Саратова . .	335,4	851,7	779,6	366,6	952,1	657,7	806,4	656	189	451	480	576,5	1.114,7
..	Проч. мѣст. .	1.822,5	1.126,6	1.374	1.740,2	1.634,0	1.679,9	1.183,7	1.915	1.771	1.816	1.426	1.622,3	—
С.-Петербургъ	Саратова . .	60,8	1.000,8	110,9	791,9	811,9	615,1	880,5	646	786	874	505	738,3	328,9
..	Проч. мѣст. .	1.310,4	2.154,1	733,6	2.873,6	2.970,4	2.008,4	2.786,1	2.806	3.045	3.109	3.273	3.003,8	—
Козловъ . . .	Саратова . .	1.600,5	864,9	205,8	17,5	65,3	556,8	132,9	329	683	285	72	300,4	371,5
..	Проч. мѣст. .	9,8	12,5	13,1	81,1	1,5	29,6	2,0	7,0	9,0	5,0	3,0	5,2	—
Тула	Саратова . .	35,0	26,9	35,2	87,9	121,1	61,8	188	162	173	145	208	175,1	182,5
..	Проч. мѣст. .	151	179,1	173,2	126,3	86,9	144	139,3	50	90	61	2	48,6	—
Кіевъ . . .	Саратова . .	57,5	223,1	211,1	117,9	31,0	128,8	107,9	260,0	145,0	156,0	52,0	141,2	197,0
..	Проч. мѣст. .	254,9	227,9	155,50	255,6	335,6	245,8	252,1	298	109	170	600,0	105,8	—

Вы видимъ, что отправки керосина изъ Саратова въ западный край—Варшава-Прага, Либава, возросли и абсолютно и относительно, равно какъ и отправка въ Тулу. Отправка въ Москву нѣсколько сократилась, въ С.-Петербургъ нѣсколько повысилась абсолютно, упавъ относительно всѣхъ отправокъ изъ другихъ мѣстъ. Объясненія мы найдемъ, сравнивъ стоимость доставокъ изъ разныхъ мѣстъ.

Стоимость доставки отъ Астрахани пуда керосина обходилась въ среднемъ:

Ст. назначенія	Чрезъ Саратовъ			Чрезъ Царицынъ			Чрезъ Нижній			Чрезъ Рыбинскъ		
	Фр.	Тар.	Всего	Фр.	Тар.	Всего	Фр.	Тар.	Всего	Фр.	Тар.	Всего
Варшава-Прага .	3,1	38,29	41,39	1,7	39,05	40,75	7,6	36,06	43,66	9,6	33,92	43,52
Либава .	3,1	37,51	40,61	1,7	39,25	40,95	7,6	34,62	42,22	9,6	28,96	38,62
										чрезъ	Ярославль	
Москва .	3,1	24,58	27,68	1,7	26,63	28,33	7,6	20,18	27,78	9,1	18,13	27,13
С.-Петерб.	3,1	29,13	32,23	1,7	30,47	32,17	7,6	24,45	32,05	9,6	22,34	31,94
Козловъ .	3,1	21,27	24,37	1,7	22,82	24,52	7,6	—	—	—	—	—
										чрезъ	Ярославль	
Тула . .	3,1	23,12	26,52	1,7	25,47	27,17	7,6	22,48	30,08	9,1	20,86	29,96
Кіевъ . .	3,1	32,03	35,13	1,7	30,82	32,52	7,6	33,11	40,71		—	—

Анализъ этой таблицы показываетъ намъ, что конкурентами Саратова по отправкѣ керосина въ Либаву является Рыбинскъ, при отправкахъ въ Варшаву—Царицынъ, при отправкахъ въ Кіевъ—тоже Царицынъ. Кромѣ отмѣченныхъ выше станцій полученія саратовскаго керосина необходимо отмѣтить:

Ст. назначенія	Ежегодно въ сред. въ пятилѣтіе 1893—1897	1898—1902	1903 г.
	тысячъ пудовъ		
Ревель	40,4	51,4	40,3
Харьковъ . . .	55,2	6,4	3,8
Смоленскъ . . .	20,0	67,7	13,4
Орша	44,4	67,2	57,8
Егорьевскъ . . .	32,5	54,0	70,3
Серпуховъ . . .	16,3	54,7	25,2
Вильно	78,6	13,3	64,1
Гомель	50,9	120,0	—
Рига	46,9	38,4	12,1
Витебскъ	45,0	82,1	141,3
Брянскъ	20,8	88,7	23,5
Рязань	54,1	18,6	—
Тамбовъ	83,1	96,5	125,2
Кирсановъ . . .	66,7	75,6	78,9
Уральскъ . . .	35,2	60,1	56,3
Калуга	67,8	96,3	96,0

Вагонный паркъ Ряз.-Урал. жел. дор. на 1 ноября 1903 года состоялъ изъ 3.168 цистернъ, изъ которыхъ желѣзной дорогѣ принадлежало 508, а остальныя частнымъ лицамъ.

Грузоподъемная сила цистернъ: подъ нефть отъ 740 до 840 пуд., подъ керосинъ отъ 620 до 750 пуд. Цистерна на 660 пуд. нефти вмѣщаетъ керосина 610 пуд.,—на 840 п.—750 пуд.

Среднiй пробѣгъ груженыхъ цистернъ—127 верстъ въ сутки, считая при этомъ всѣ простои въ пути слѣдованія, кромѣ пристанныхъ станцій, на которыхъ производился наливъ. Желѣзнодорожныя цистерны отдаются частнымъ лицамъ исключительно по разверсткѣ, согласно условій пар. 34 сборника тарифовъ № 1.167 отъ 21 іюня 1900 г. За приписку частныхъ вагоновъ-цистернъ къ парку Рязанско-Уральской дороги особой платы не взимается. Въ приложеніи № 9 приведены условія дороги съ г. Баку о припискѣ его цистернъ къ парку дороги.

Съ 1899 г. составъ парка измѣнялся такъ:

На 1 янв.	1899	г.	сост.	цист.:	169	дор.	2.317	частн. л.	всего	2.486
„	1900	„	„	„	169	„	2.418	„	„	2.487
„	1901	„	„	„	169	„	2.473	„	„	2.462
„	1902	„	„	„	508	„	2.305	„	„	2.813
На 1-е августа	„	„	„	„	508	„	2.610	„	„	3.118
На 1-е ноября	1903	„	„	„	508	„	2.660	„	„	3.168

Въ 1898 г. на саратовскихъ пристаняхъ ежедневно въ лѣтнее время стояло около 900 пустыхъ цистернъ, а работало 70 нефтью и 26 керосиномъ.

Каждая цистерна въ теченіе мѣсяца можетъ сдѣлать отъ Саратова до Москвы—Симоново не болѣе двухъ рейсовъ, т. е. оборотъ вагона выражается въ среднемъ 11—15 днями для лѣтнихъ мѣсяцевъ; для зимняго же времени на рейсъ нужно прибавить отъ 2 до 5 дней. Средній простой—отъ 3 до 7 дней въ мѣсяцъ.

Какой либо обязательной разверстки вагоновъ-цистернъ, подобно существующей, напр., въ Баку, въ Саратовѣ не существуетъ. До введенія дифференціальнаго тарифа 1900 г.,— отвлекшаго массу нефтяныхъ грузовъ на верхнія пристани, и тѣмъ понизившаго значеніе Саратова, какъ пункта отправленія,— когда былъ усиленный спросъ на цистерны, по заведенному порядку, обязанному частной инициативѣ, въ теченіе всего года два раза ежемѣсячно (къ 1 и 15 числамъ) всѣмъ крупнымъ фирмамъ посылались объявленія о доставленіи свѣдѣній объ имѣющихся у нихъ въ наличности запасахъ мазута и керосина; по доставленіи такихъ данныхъ производилась разверстка имѣвшагося количества вагоновъ по суммѣ наличнаго груза, которая утверждалась представителями нефтяныхъ фирмъ. Изъ переданнаго, напр., для осмотра комиссіи 1899 г. акта разверстки (2-го іюля 1899 г.) видно, что въ ней участвовали: Восточное Общество, Бр. Нобель, Акимовъ, Ларинъ, отказались же: Каспійско-Черноморское общество, Волжско-Каспійское общество, Волковъ, Селивановъ, „Шибаевъ и К°“, Капланъ и Левъ и Общество „Кавказъ“.

По заявленію представителя Т-ва Бр. Нобель, былъ случай, что на заявленные 600 тыс. пудовъ Т-ву пришлось всего лишь 2 цистерны.

Въ настоящее время, благодаря отвлеченію отъ Саратова массы нефтяныхъ грузовъ, а также съ другой стороны росту вагоннаго парка, подобный случай не можетъ уже имѣть мѣста.

---

4. Самара.

Описывая Самару, мы попутно приведемъ имѣющіяся въ нашемъ распоряженіи свѣдѣнія и о пристаняхъ Сызрани и Батраки, входящія въ сызранскую судоходную дистанцію, примыкающую непосредственно къ самарской. Самарская судоходная дистанція простирается на 165 верстъ отъ г. Ставрополя расположеннаго на 71 версту выше Самары до с. Нов. Костычи на 94 версты ниже Самары. Сызранская судоходная дистанція, начинаясь съ станцій Нов. Костычи, (выше Сызран.) тянется вплоть до города Хвалынска на протяженіи 109 верстъ. Обѣ эти судоходныя дистанціи, включая сюда еще почти всю симбирскую (отъ Ставрополя вверхъ до Симбирска) составляютъ вмѣстѣ 5-й самарскій судоходно-инспекціонный участокъ. Присоединивъ поэтому сюда и Симбирскъ, мы дадимъ въ своемъ очеркѣ описаніе всего 5-го самарскаго судоходно-инспекціоннаго участка. Чтобы не повторяться въ ссылкѣ на недостаточность данныхъ по отдѣльнымъ вопросамъ, мы считаемъ лучшимъ заявить съ самаго начала, что свѣдѣнія, имѣющіяся въ нашемъ распоряженіи о пристаняхъ: Батраки, Сызрань, Симбирскъ чрезвычайно скудны, чтобы не сказать больше. Нѣсколько полнѣе лишь свѣдѣнія о Самарѣ, съ описанія которой мы и начнемъ.

Время навигаціи для Самары, находящейся въ 1.249 верстахъ отъ Астрахани вверхъ по Волгѣ, въ среднемъ, за періодъ времени въ 25 л. (съ 1877 по 1902) колеблется между срединой апрѣля (16-го) и концомъ октября (28-го), составляя продолжительность навигаціи въ 195 дней. За послѣднія 5 лѣтъ время навигаціи колебалось:

Годы	Навигація открылась	Навигація закрылась	Навигація продолжалась дней
1899	13 апр.	13 ноябр.	214
1900	20 „	30 окт.	193
1901	6 „	24 „	201
1902	14 „	25 „	194
1903	4 „	30 „	210
Средняя за 5 л.	11 „	31 октября	204

За тотъ же 25-лѣтній періодъ средняя продолжительность навигаціи у Симбирска равняется 193 дн., начинаясь 16-го апр. и кончаясь 26 октября. Для Сызрани у насъ есть показанія о двухъ навигаціяхъ. Навигація 1902 открылась 10 апрѣля и закрылась 27 октября; навигація 1903 г. открылась 5 апр. и закрылась 31-го октября. Первая продолжалась, слѣд., 199 дней, вторая 210.

Въ районѣ 5-го самарскаго судоходно-инспекціоннаго участка имѣются слѣдующіе *затоны* въ порядкѣ слѣдованія отъ Симбирска къ Хвалынску: Кріушинскій, Подвольскій, Поджабинскій, Батрацкій, Чернозатонскій. Первый находится у с. Кріуши въ 28 верстахъ отъ Симбирска, второй на 49 в. выше г. Ставрополя, третій въ 9 верстахъ отъ Самары, четвертый у с. Батраки 11-ю в. выше Сызрани и, наконецъ, послѣдній у с. Черный-Затонъ въ разстояніи 51 в. ниже Сызрани. Кромѣ того суда остаются на зимовку еще и въ другихъ мѣстахъ. Наиболѣе значительными мѣстами зимовки служатъ затоны Подвольскій, Поджабный и берегъ г. Самары.

Нефтяныя пристани находятся: въ Самарѣ, на косѣ рѣкъ Волги и Самарки, въ разстояніи 1 версты отъ города, и въ Батракахъ, у самаго села.

Крупныя нефтяныя фирмы, ведущія свои дѣла въ Самарѣ, слѣдующія: Т-во Бр. Нобель, О-во „Мазутъ", Восточное О-во, Т-во Н. И. Савинковъ и Т-во Бр. Меркульевыхъ. Тѣ же самыя фирмы, кромѣ Восточнаго О-ва, имѣются и въ Батракахъ. Для

храненія керосина и нефтяныхъ остатковъ фирмы располагаютъ слѣдующими хранилищами:

въ Самарѣ:

Т-во бр. Нобель 6 резервуарами общей емкостью 868.600 пуд.

О-во „Мазутъ“ 5 резервуарами: 2 керосиновыхъ, емкостью 300.000 п., и три для нефт. остатковъ на 700.000 п.

Восточное О-во 3 резервуарами по 200.000 каждый, итого на 600.000 п.

Т-во Н. П. Савинковъ 1 резервуаромъ для керосина, вмѣстимостью въ 100.000 п.

Т-во бр. Меркульевыхъ 1 резерв. для керосина въ 180.000 п.

Всего у перечисленныхъ выше фирмъ 16 резервуаровъ, съ общей емкостью въ 2.748.600.

Кромѣ того есть нефтехранилища у слѣдующихъ лицъ и фирмъ: Торговый Домъ Боберманъ—1 рез. на 50.000 п., Городской водопроводъ—2 на 120.000, Жигулевскій пивоваренный заводъ 2 на 150.000, Журавлевъ П. М.—1 на 20.000, Красиковъ Ф. Ф.—1 на 100.000, Неклютинъ 1 рез. и 1 баржа на 100.000 п., Шадринъ О. Ц.—1 на 35.000, бр. Шихолобовы—1 на 100.000 (Боберманъ, Красиковъ, Шадринъ и Шихолобовы имѣютъ нефтехранилища при мельницахъ); о нефтехранилищахъ Самаро-Златоустовской и Сызрано-Вяз. дорогъ будетъ сказано ниже. Ямъ-нефтехранилищъ въ Самарѣ нѣтъ.

Въ Батракахъ: *)

У бр. Меркульевыхъ: 3 резерв. для керосина на 420.000 п., одинъ мѣрникъ на 300 п., 1 резерв. для нефти на 150.000 п., 1 яма на 50.000 пуд.

У Савинкова и К° 1 рез. для керосина на 120.000 пуд.

У О-ва „Мазутъ“: 2 рез. для керосина на 290.000 п., 1 яма на 2.000.000 п., 2 мѣрника на 1.250 п.,

У Т-ва Бр. Нобель: 4 резерв. для керосина на 529.600 п., 1 мѣрникъ на 1.800 п., 3 ямы на 3.350.000 п. и 3 мѣрника на 40.800 пуд.

Всего 11 резерв., 5 ямъ и 7 мѣрниковъ, съ общей вмѣстимостью 6.951.950 пуд. Всѣ эти склады находятся въ районѣ

*) Свѣдѣнія получены отъ управленія Сыз.-Вяз. ж. дор.

Сыз.-Вяз. ж. д.; къ нимъ проведены вѣтки: къ складу бр. Меркульевыхъ въ 352,90 пог. саж., Савинкова и К°—въ 229 пог. саж., О-ва „Мазутъ"—въ 206 пог. саж. За подачу на вѣтвь цистернъ подъ нагрузку взимается по 25 коп. съ цистерны, но менѣе 1 р. 25 к. за каждую отдѣльную подачу. Складъ Т-ва бр. Нобель, хотя и находится въ районѣ Сыз.-Вяз. ж. д., но вѣтвь къ нему проложена со ст. Батраки—товар., Сам.-Злат. ж. д., съ которой и производится отправка нефти и керосина.

Нефтехранилища Самаро-Златоустовской жел. дороги:

Резервуаровъ	14 по	150.000	каждый, всего на	2.100.000 пуд.
„	1 на	200.000	„ „ „	200.000 „
„	2 по	25.000	„ „ „	50.000 „
Яма	1 на	250.000	„ „ „	250.000 „
Мѣрниковъ	11 по	1.000	„ „ „	11.000 „
Всего	29		Всего на	2.611.000 „

Мѣстонахожденіе перечисленныхъ хранилищъ: на ст. Батраки 1 мѣрникъ, на ст. Самара 4 резервуара (3 по 150 т. п. и 1 въ 200 т. п.) и 1 мѣрникъ, на ст. Кинель 2 резервуара по 150 т. п. и 1 мѣрникъ, на ст. Похвистнево 1 резервуаръ на 25 т. п. и 1 мѣрникъ на ст. Абдулино 2 резервуара по 150 т. п. и 1 мѣрникъ, на ст. Уфа 3 резервуара по 150 т. п. и 1 мѣрникъ, на ст. Кропачево 2 резервуара (1 на 150 т. п. и 1 на 25 т. п.) и 1 мѣрникъ, на ст. Раевка и Оренбургъ по одному резервуару на 150 т. п. и по одному мѣрнику, на ст. Бузулукъ 1 резервуаръ на 150 т., яма на 250 т. и 1 мѣрникъ, и на ст. Ново-Сергіевка 1 мѣрникъ. Всѣ 29 нефтехранилищъ въ аренду не сдаются, а эксплоатируются самой желѣзной дорогой. Въ Батракахъ у О-ва Московско-Казанской ж. д. имѣются 4 резервуара, 2 ямы и 1 баржа нефтяника, съ общей вмѣстимостью въ 2.960.000 пудовъ.

Нефтехранилища Сызрано-Вяз. жел. дороги:

Резервуаровъ	11 по	150.000	каждый, всего на	1.650.000 пуд.
„	3 „	—	„ „ „	350.000 „
„	2 „	50.000	„ „ „	100.000 „
Мѣрниковъ	8 „	1.000	„ „ „	12.000 „
„	1 „	2.500	„ „ „	2.000 „
„	3 „	1.050	„ „ „	3.150 „
Всего	28		всего на	2.117.650 „

Изъ нихъ 1 резервуаръ, емкостью въ 50.000, и 1 мѣрникъ, въ 1.500 пуд., находятся въ Сызрани, 1 резерв. на 50.000 въ Батракахъ, остальные резервуары и мѣрники распредѣляются: Пенза—4 рез. на 450.000 и 2 мѣрника, Кузнецкъ—1 рез. въ 150.000 и мѣрникъ, Почелма 1 рез. въ 150.000 и 1 мѣрникъ, Моршанскъ—3 рез. на 350.000 и 2 мѣрника, Ряжскъ 2 рез. на 300.000 и 1 мѣрн., Узловая 3 рез. на 450.000 и 1 мѣрн. и по 1 мѣрнику на ст. Протопопово, Ефремово, Елецъ.

Насколько возросло число хранилищъ въ Самарѣ за послѣднія пять лѣтъ, можно видѣть изъ слѣдующей справки: въ 1899 г. частныхъ резервуаровъ въ Самарѣ было 6, изъ нихъ 4 на 650 тыс. пуд. у Бр. Нобель и 2 на 300 тыс. пуд. у О-ва „Мазутъ". Восточное О-во свой мазутъ хранило на стаціонерѣ, а другіе болѣе мелкіе торговцы—въ баржахъ. Стаціонеровъ насчитывалось въ 1899 г. въ Самарѣ 7, а именно: у Бр. Нобель 4, у О-ва „Мазутъ" 2, и у Восточнаго О-ва 1.

Кромѣ резервуаровъ, у Т-ва Бр. Нобель для зимняго храненія мазута служили также баржи; напримѣръ, въ 1898 году у названной фирмы въ баржахъ было до 2 милл. пуд. Въ какой мѣрѣ приходится пользоваться тѣми же баржами въ настоящее время, сказать трудно. Нефтекачекъ имѣется въ Самарѣ:

	у Нобеля	у „Мазута"	у Восточ. О-ва	всего
а) Береговыхъ:	1	1	1	3
б) На баржахъ:	3	2	2	7

Въ Батракахъ:

	у Нобеля	у „Мазута"	всего
а) Береговыхъ:	1	1	2
б) На баржахъ:	1	1	2

Кромѣ того имѣются еще баржи-хранилища. Восточному О-ву принадлежатъ 15 баржъ, съ емкостью въ 150 тыс. пуд. каждая.

По даннымъ статистическаго сборника М. П. С., *доставка* нефтяныхъ остатковъ въ Самару за десятилѣтіе изображается слѣдующими цифрами. Было доставлено тыс. пуд.

*) Напр., фирма „Мазутъ" арендуетъ резервуаръ въ 150.000 пуд.

Годы	Нефти и нефт. ост.	Керосина
1893	3.860	38
1894	3.975	186
1895	4.597	267
1896	6.553	427
1897	8.845	744
1898	14.210	516
1899	6.956	808
1900	10.316	1.039
1901	10.175	793
1902	15.293	891
1903	12.162,9	1.122,8

Данныя за 1903 г. получены отъ самарской судоходной дистанціи, которой было зарегистрировано судовъ, доставившихъ въ 1903 г. мазуть—91 и доставившихъ керосинъ—38.

Сравнительное значеніе описываемыхъ нами здѣсь пристаней опредѣляетъ лучше всего цифры привоза къ нимъ нефтяныхъ продуктовъ. Поэтому на ряду съ цифрами привоза въ Самару, мы приведемъ и цифры привоза за соотвѣтственный періодъ времени въ Сызрань—Батраки и Симбирскъ.

Привозъ мазута въ Сызрань—Батраки въ тыс. пуд.

Годы	Нефти и нефт. ост.	Керосина
1893	3.438	385
1894	4.059	1.056
1895	6.327	1.182
1896	5.109	1.126
1897	8.593	2.649
1898	11.379	2.956
1899	6.098	808
1900	8.907	1.039
1901	10.440	2.964
1902	17.817	2.815
1903*)	10.549,3	3.472,4

*) По свѣдѣніямъ сызранской судоходн. дистанціи.

Какъ показываетъ наша таблица, цифры привоза въ Сызрань—Батраки нефт. продукт. подвержены рѣзкимъ колебаніямъ, свидѣтельствуя, въ концѣ концовъ, о ростѣ привоза. Среднія привоза по пятилѣтіямъ будутъ тыс. пуд. нефти и нефт. ост.: 5.505,2 и 10.928,2, керосина: 1.279,6 и 2.116,4.

Что касается привоза въ Симбирскъ, то достаточно взглянуть на цифры привоза за 2—3 года, чтобы вполнѣ оцѣнить значеніе Симбирска въ нефтяной торговлѣ.

Было привезено въ Симбирскъ

Мазута тыс. пудовъ

въ 1901 г.—45, въ 1902—257, въ 1903 г.—680,6

Керосина тыс. пудовъ

въ 1901 г.—209. въ 1902—206, въ 1903 г.—179

Въ предыдущемъ 1900 г. въ стат. сборн. М. П. С. совсѣмъ не показаны для Симбирска цифры привоза. Ясно, что Симбирскъ играетъ роль лишь какъ мѣстный потребитель нефт. продуктовъ, тогда какъ Самара и Батраки значительную часть получаемыхъ нефт. продуктовъ отправлютъ или по жел. дор., какъ Самара, или воднымъ путемъ, какъ Батраки.

Отправка нефтяныхъ продуктовъ на верхневолжскія пристани изъ Самары незначительна, изъ Батраковъ же наоборотъ: такъ, одною фирмою Нобель отправляется перевалочнаго керосина около 2.000.000 пуд. ежегодно на Рыбинскъ, Ярославль, Н.-Новгородъ, Пермь, Чистополь и Казань.

Относительно *сроковъ доставки* нефтяныхъ продуктовъ въ Самару комиссіи 1899 г. было пояснено: „пароходы и баржи до Самары спеціальныхъ рейсовъ почти не совершаютъ, бываютъ они въ видѣ исключенія лишь въ первое время по открытіи навигаціи, когда вода еще высока; въ срединѣ лѣта подвозъ мазута къ Самарѣ совершается пароходами, идущими на вышележащія пристани, которые сдаютъ попутно въ Самарѣ часть своего груза и уже съ меньшею нагрузкою идутъ далѣе, не боясь перекатовъ. Въ зависимости отъ состоянія воды, срокъ доставки можно считать отъ Астрахани до Самары 15—22 дня, а полагая 4—5 дней на обратный путь опорожненныхъ баржей, срокъ полнаго рейса въ 19—27 дней; въ теченіе навигаціи въ среднемъ можно считать, что пароходы дѣлаютъ 7 рейсовъ.“

Срокъ доставки до Батраковъ слѣдуетъ считать на 1 день менѣе, чѣмъ до Самары, т.е. для полнаго рейса необходимо затратить 14—21 день. Срокъ доставки керосина въ наливныхъ пароходахъ до Самары 8 дней, до Батраковъ—7 дней.

Фрахтъ на перевозку мазута въ судахъ доставщиковъ отъ Астрахани до Самары за десятилѣтіе съ 1893 г. колебался въ предѣлахъ:

Годы	Въ коп. съ пуда		Годы	Въ коп. съ пуда	
	Отъ	До		Отъ	До
1893	—	3,3	1898	2,85	3,15
1894	—	3,6	1899	2	2,7
1895	—	3,3	1900	3,15	3,15
1896	—	3,3	1901	3	3,52
1897	3	3,3	1902	3,3	3,52

За тотъ же періодъ до Батраковъ:

Годы	Въ коп. съ пуда		Годы	Въ коп. съ пуда	
	Отъ	До		Отъ	До
1893	—	3,025	1898	—	2,75
1894	—	3,025	1899	2,2	2,35
1895		3,025	1900	—	3,15
1896	—	3,025	1901	2,88	1,2
1897	2,75	3,025	1902	3,25	3,5

По свѣдѣніямъ Восточнаго О-ва въ 1902 г. фрахтъ до Самары былъ 4,5 к. По объясненію старшины самарскаго биржевого комитета комиссіи 1899 г. нормальнымъ фрахтомъ для плеса Астрахань—Самара слѣдуетъ принимать 4 коп. съ пуда.

За обслѣдуемый нами періодъ изъ Самары и Батраковъ по желѣзнымъ дорогамъ *было вывезено* нефтяныхъ продуктовъ слѣдующе количество (тыс. пуд.):

Годы	Изъ Самары		Изъ Батраковъ	
	Неф. и нефт. остатки	Керосинъ	Неф. и нефт. остатки	Керосинъ
1893	666,7	93,3	263,6	925,7
1894	967,5	94,0	2.536,9	926,2
1895	1.202,6	69,8	4.929,9	1.097,4
1896	1.574,6	136,5	4.296,0	967,4
1897	1.616,9	268,4	1.587,2	1.062,8
1898	1.642,2	277,0	566,2	973,1
1899	1.631,0	526,0	594,0	964,0
1900	1.570,0	702,0	788,0	1.020,0
1901	1.868,0	854,0	794,0	1.077,0
1902	1.826,0	687,9	1.251,0	1.206,0
1903	2.937,9	725,9	957,7	439,6

Изъ таблицы видно, что за десятилѣтіе съ 1892 г. желѣзнодорожныя отправки изъ Самары значительно возросли, причемъ это возрастаніе для нефт. ост. отмѣчалось большей правильностью, чѣмъ для керосина. Отправки изъ Батраковъ тоже возросли, но съ 1898 г. для нефти и нефт. ост. обнаруживаютъ рѣзкое паденіе, постепенно затѣмъ поднимаясь. Сгруппированныя по пятилѣтіямъ цифры таблицы дадутъ: отправки среднія въ годъ тыс. пуд.: изъ Самары въ первое пятилѣтіе (1893—1897) нефти и нефт. ост.—1.205,7, керосина—132,4, во второе пятилѣтіе (1898—1902)—1.707,4 и 609,2. Соотвѣтственныя цифры отправокъ для Батраковъ будутъ: 2.722,7 и 995,9—среднія за годъ для перваго и 798,6 и 1.048,0 для второго пятилѣтія.

Нефть и нефт. остатки изъ Самары направляются лишь на станціи Самаро-Златоуст. дороги. Отправокъ на другія дороги нѣтъ, а если иногда и бываютъ, то носятъ совершенно случайный характеръ.

Главными станціями полученія жидкаго топлива являются:*) (тыс. пуд.)

Ст. назначенія	Годы: / Изъ	1893	1894	1895	1896	1897	Средн. за 5 л.	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 5 л.	1903
Оренбургъ . .	Самары . . .	150,7	155,9	136,7	371,3	428,6	248,6	386	495	583	646	798	581,6	233,0
"	Проч. мѣст. .	3,3	1,2	4,3	17,4	12,7	7,8	81,5	74	94	131	320	140,9	—
Тимашево . .	Самары . . .	—	—	—	—	71,3	—	289,8	237	275	288	236	265,2	268,1
"	Проч. мѣст. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	96	19,8	—
Богатое . .	Самары . . .	—	142,6	95,1	259,8	231,6	145,8	248,8	175	158	221	182	197	225,7
"	Проч. мѣст. .	—	—	20,1	—	4,4	4,9	—	—	—	—	—	—	—
Сорочинское .	Самары . . .	102	115,1	106,3	131	117,3	114,9	128,3	111	136	141	85	120,3	2,1
"	Проч. мѣст. .	1,9	6,8	—	—	6,8	3,1	1,7	9	18	13	38	15,7	—
Марычевка .	Самары . . .	11,2	70,9	91,8	63,6	45,1	56,6	92,1	93	95	114	98	98,5	0,1
"	Проч. мѣст. .	—	1,2	—	50	55,8	19,1	—	7	—	—	—	1,4	—

*) См. приложеніе № 15.

Стоимость доставокъ отъ Астрахани до этихъ станцій пуда жидкаго топлива обходится коп.:

Д О	Чрезъ Самару			Чрезъ Батраки		
	Фрах.	Тар.	Всего	Фрах.	Тар.	Всего
Оренбурга . .	3,1	6,43	9,53	2,8	7,52	10.32
Тимашева . .	3,1	3,07	6,17	2,8	4,33	7,13
Богата . . .	3,1	3,14	6,24	2,8	4,39	7,19
Сорочинскаго .	3,1	4,81	7.91	2,8	5,94	8,74
Маричевки . .	3,1	3,24	6,34	2,8	4.49	7,29

Что касается отправокъ керосина, то его ежегодно отправлялось на станціи Сам.-Злат. ж. д. изъ Самары и изъ проч. мѣстъ слѣдующія количества (тыс. п.):

Ст. назн.	Годы / Изъ	1893	1894	1895	1896	1897	Сред. за 5 л.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. за 10 л.	1903
Міассъ	Самары	11,4	4,1	—	1,5	17,6	6,9	5,6	28	9	12	3	11,5	2,4
„	Проч. мѣст.	22,2	37,3	36,3	39,9	30,0	33,2	40,2	19	49	42	52	40,5	—
Челябинс.	Самары	29,9	11,1	1,4	9,6	33,9	17,8	9,0	5	26	65	10	23,0	9,7
„	Проч. мѣст.	57,2	59,9	136,0	111,9	91,3	90,6	104,3	125	158	91	179	131,5	—
Сорочинс.	Самары	2,6	7,1	9,6	16,7	16,1	10,42	10,8	20	44	50	48	34,6	51,2
„	Проч. мѣст.	35,6	32,7	36,9	28,5	34,9	33,78	33,0	21	6	8	2	14,0	—
Оренбургъ	Самары	5,2	21,3	27,3	26,2	24,0	20,8	36,6	80	191	168	186	132,9	249,6
„	Проч. мѣст.	166,7	154,3	135,9	143,5	159,6	152,0	156,8	130	53	79	108	105,9	—

Стоимость доставки пуда керосина отъ Астрахани до этихъ станцій (принимая фрахтъ на керосинъ равнымъ 1½ фрахт. на мазутъ) обходилась:

Ст. назн.	Чрезъ Самару			Чрезъ Батраки			Чрезъ Уфу		
	Фр.	Тар.	Всего	Фр.	Тар.	Всего	Фр.	Тар.	Всего
Міассъ	4,6	25,07	29,67	4,2	26,17	30,37	11,3	19,04	30,34
Челябинск.	4,6	25,97	30,57	4,2	27,48	31,68	11,3	20,48	31,78
Сорочинск.	4,6	16,84	21,06	4,2	18,82	23,02	—	—	—
Оренбургъ	4,6	19,70	24,92	4,2	21,29	25,19	—	—	—

Какъ видно изъ таблички стоимости перевозки, поставки по Сам.-Злат. ж. д. должны направляться чрезъ Самару преимущественно предъ Батраками и даже Уфой. И если при этомъ поставки чрезъ Уфу въ Міассъ и Челябинскъ растутъ, то объясненіе этому явленію можетъ заключаться въ томъ, что керосинъ въ Уфу перевозится крупными торговыми фирмами въ своихъ судахъ, что, конечно, удешевляетъ стоимость провоза.

Скажемъ теперь два слова объ *оборудованіи* Самары средствами отправленія нефт. продуктовъ по жел. дор.

Вагонный паркъ Самаро-Златоустовской жел. дор. состоитъ изъ 534 вагоновъ-цистернъ съ подъемною силою отъ 610 до 840 пуд., изъ этого количества 168 цистернъ принадлежатъ дорогѣ, а остальныя 366—частнымъ цицамъ.

Общее число вагоновъ-цистернъ Сызрано-Вяземской жел. дор. на 1-е янв. 1902 г. собственныхъ—150, приписанныхъ 90. Число собственныхъ за 4 года съ 1899 г. оставалось неизмѣннымъ, число приписанныхъ измѣнялось такъ: на 1-е янв. 1899 и 1900 г. было 69, 1901 г.—65 и къ 1902—90.

Емкость вагоновъ-цистернъ собственныхъ колеблется въ предѣлахъ 610—840, приписанныхъ 610—750 пуд.

Пробѣгъ вагоновъ-цистернъ до главныхъ станцій назначенія обычно происходитъ въ сроки:

Пробѣгъ вагоновъ отъ ст. Самара до:	Пробѣгъ въ оба направл.	Выгрузка или разгрузка.	Итого.
Оренбурга	5	$1^1/_2$	$6^1/_2$
Тимашева	1	„	$2^1/_2$
Усть-Катава . . .	7	„	$8^1/_2$

Златоуста	8	„	$9^1/_2$
Богатово	1	„	$2^1/_2$
Миньяра	6	„	$7^1/_2$
Сорочинской . . .	2	„	$3^1/_2$
Маричева	1	„	$2^1/_2$
Челябинска . . .	10	„	$11^1/_2$
Міасса	9	„	$10^1/_2$

5. Казань.

Городъ Казань, расположенный на лѣвой сторонѣ Волги въ 420 верстахъ выше Самары, является среди волжскихъ городовъ немаловажнымъ торговымъ пунктомъ. Но что касается торговли нефтяными продуктами, то роль его въ этомъ отношеніи не выдающаяся. Все его значеніе ограничивается потребленіемъ нефтяного топлива и керосина. Отправки на жел. дор. незначительны, благодаря тому, что Московско-Казанская дорога, вообще плохо оборудованная, совершенно не обустроена для пріема нефтяныхъ продуктовъ отъ мѣстной пристани. Биржевое общество, признавая, что М—Каз. дор. внесла въ торговлю нѣкоторое оживленіе, убѣждена, что „если-бы М—Каз. ж. д. была лучше оборудована, это торгово-промышленное оживленіе было бы сильнѣе и захватило бы большій районъ; пока же оно замѣчается, главнымъ образомъ, лишь въ мѣстностяхъ, прилегающихъ непосредственно къ линіи жел. дор." („Каз. Телегр.", № 2.941). Вѣроятно, жел.-дор. мостъ черезъ Волгу, къ постройкѣ котораго до послѣдняго времени собирались приступить, пока не отложили затѣмъ на неопредѣленное время, значительно измѣнилъ бы характеръ торговли нефтяными продуктами, какъ и всѣми другими. Постройка моста позволила бы возвести на другомъ берегу необходимыя устройства для храненія и пріема нефтяныхъ продуктовъ, предназначенныхъ къ отправкѣ по желѣзной дорогѣ, для возведенія которыхъ теперь условія далеко не такъ благопріятны. Собственно, городъ отстоитъ отъ Волги въ меженное время въ семи верстахъ. Всѣ волжскія, камскія, бѣльскія и вятскія пароходства имѣютъ свои пристани на устьѣ р. Казанки, соединенномъ съ городомъ телефонами и электрической дорогой.

Продолжительность навигаціи въ окрестностяхъ Казани колеблется отъ 190 до 215 дней. Начало навигаціи въ 1903 г. было 8—12 апрѣля, конецъ 22—27 ноября.

Вопросъ объ улучшеніи судоходства на Волгѣ издавна занимаетъ вниманіе общественныхъ и городскихъ учрежденій. Въ 1901 году городская дума вошла съ ходатайствомъ объ укрѣпленіи берега Волги, т. наз. Устья. Ходатайство мотивировалось опусканіемъ берега, что лишаетъ городъ возможности выводить на этомъ берегу капитальныя постройки, а тѣмъ самымъ обезцѣнивается дорого стоющее городу мѣсто. Министерство путей сообщенія удовлетворило ходатайство, выдавъ въ 1902 г. для работъ кредитъ въ 224.000 руб. Такое быстрое удовлетвореніе ходатайства объясняется недородомъ, бывшимъ въ 1901 г. въ Казанской губерніи, другими словами, имѣлось въ виду доставленіе крестьянамъ заработковъ для существованія до весны. Къ работамъ было приступлено немедленно и часть берега была укрѣплена. Съ своей стороны казанскій биржевой комитетъ представилъ ходатайство о спрямленіи р. Казанки, устройствѣ бухты, такъ какъ вблизи Казани нѣтъ удобныхъ затоновъ. Въ своемъ проектѣ комитетъ указывалъ направленіе спрямленія: „прорыть русло р. Казани до Б. Игумновской слободы“. Въ 1903 г. дума присоединилась къ этому ходатайству. Въ настоящее время вопросъ объ устройствѣ бухты намѣченъ М. П. С.— по словамъ близко стоящихъ къ дѣлу лицъ—въ третью очередь, т. е. послѣ устройства бухты въ Кинешмѣ. А пока бухты нѣтъ каждый годъ собственникамъ судовъ, зимующихъ въ Верхнемъ Услонѣ, приходится обращаться въ округъ путей сообщенія съ ходатайствомъ о принятіи мѣръ огражденія своихъ судовъ отъ ледохода. Въ 1902 году было рѣшено поэтому поставить въ Верхн. Услонѣ ледорѣзъ.

Всѣхъ хранилищъ для нефтяныхъ продуктовъ въ 1902, такъже какъ и въ 1903 г., въ Казани было 36, съ общей емкостью болѣе 3.680 тыс. пуд., кромѣ того имѣется 7 баржъ-нефтянокъ. Въ справочной книжкѣ Лелькова за 1903 г. у Т-ва Бр. Нобель показаны еще 2 ямы, емкостью въ 2.900.000 пуд. На долю 36 рез. по Лелькову остается общая емкость въ 2.840.000 пуд.

Распредѣленіе хранилищъ по владѣльцамъ такое:

Владѣльцы	Баржъ нефт.	Желѣзн. резер.	Общая ихъ емкость пуд.
Т-во Бр. Нобель . . .	2	2	300.000
О-во „Мазутъ“ . . .	1	3	330.000
Четверговъ С. С. (младш.)	—	1	150.000
Четверговъ К. С. . . .	—	1	100.000
Черныхъ И. В. . . .	1	1	100.000
Бр. Крестовниковы . .	—	6	950.000
Электрич. трамвай . .	—	2	200.000
Оконишник. И. и С., Т./Д.	—	2	200.000
Королькова и Барабанова	—	1	100.000
Пороховые заводы . .	—	8	470.000
Т-во Алафузова . . .	—	4	450.000
Т-во Ушновъ и К° . .	—	1	120.000
Гордѣевъ Е. М. и С., Т./Д.	—	3	160.000
Восточное О-во . . .	1	—	—
Стахѣевъ И. Г. . . .	1	—	—
Стахѣевъ Н.	1	—	—

Какъ видно изъ списка владѣльцевъ резервуаровъ, значительное большинство ихъ является потребителями нефтяныхъ продуктовъ. Въ ихъ число не вошли казенный винный складъ для храненія жидкаго топлива, имѣющій 2 цистерны по 1.200 ведеръ емкости каждая, университетскія клиники, у которыхъ имѣются 1 желѣзный резервуаръ на 12.000 пуд. и 5 цементированныхъ, емкостью 600—700 пуд. каждый.

Большинство владѣльцевъ резервуаровъ землю подъ резервуары арендуетъ у города. Обычная арендная плата 25 коп. за 1 кв. саж.

Прибытіе къ казанской пристани нефтяныхъ продуктовъ за періодъ времени съ 1893 г. выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы	Нефть и нефт. остатки	Керосинъ
	тысячи пудовъ	
1893	3.026	315
1894	3.801	363
1895	4.219	258
1896	8.013	245
1897	8.162	217
1898	3.308	106
1899	3.927	191
1900	7.876	380
1901	8.995,0	250,4
1902	9.264,0	498,0

Свѣдѣній за 1903 г., даже и такихъ, какъ свѣдѣнія М. П. С., приводимыя выше, т. е. очень и очень приблизительныхъ, у насъ нѣтъ. Большая же приблизительность цифръ не располагаетъ къ болѣе или менѣе детальному анализу ихъ. Отмѣтимъ только, что за десятилѣтій періодъ (съ 1893 по 1902 г.) привозъ въ Казань нефтяныхъ продуктовъ возросъ болѣе, чѣмъ втрое. Сгруппированныя по пятилѣтіямъ съ 1893—1897 и 1898—1902 дадутъ тыс. пуд.: нефти и нефт. ост. для перваго пятилѣтія— 5.504,2, для второго 6.674,5; керосина: 279,6 и 285,8.

Приводимыя нами выше цифры министерства путей сообщенія ниже дѣйствительныхъ. Изъ опросовъ компетентныхъ лицъ на мѣстѣ мы имѣемъ возможность убѣдиться, что казанская пристань получаетъ ежегодно нефтяныхъ остатковъ 11—12 милліоновъ пудовъ, изъ которыхъ на топливо пароходами, рейсирующими по р. Волгѣ, Камѣ, Вяткѣ и Бѣлой, забирается 8—8½ мил. п. и мѣстными фабриками и другими заведеніями 3—3½ мил. п. Размѣръ полученія керосина тѣ-же свѣдѣнія опредѣляютъ въ 500.000 пуд. ежегодно.

Мѣстными потребителями нефтяного топлива являются всѣ промышленныя заведенія Казани и ближайшія паровыя мель-

ницы. Мѣстная продажа внутрь города незначительна. Крупные заводы, какъ пороховой, Бр. Крестовниковыхъ, Алафузовыхъ, заключаютъ контракты съ правленіями фирмъ, торгующихъ нефт. продуктами, и мѣстные агенты только должны слѣдить за правильной доставкой. Мелкимъ покупателямъ доставляютъ фирмы Черныхъ, Четверговъ С. С. (младш.) и отчасти О-во „Мазутъ". Внутрь губерніи нефтяное топливо не проникаетъ, что вполнѣ понятно, такъ какъ въ Казанской губ., особенно въ восточныхъ уѣздахъ ея, нѣтъ никакой фабрично-заводской промышленности, и, слѣдовательно, некому потреблять это топливо; что касается керосина, то изъ Казани онъ направляется гужемъ въ уѣзды Свіяжскій, Чебоксарскій, Цивильскій, Царевококшайскій и сосѣдній уѣздъ Яранскій—Вятской губ. Доставка керосина гужемъ въ бочкахъ сопряжена съ высокими накладными расходами по перевозкѣ, поломкѣ, утечкѣ и, поднимая цѣну на керосинъ, является значительнымъ препятствіямъ къ распространенію этого продукта въ массѣ бѣднаго крестьянскаго населенія Казанской и Вятской губ. Въ настоящее время торговля керосиномъ находится въ рукахъ 3-хъ фирмъ: Т-ва Бр. Нобель, О-ва „Мазутъ" и „Т-ва Шибаевъ и К°", до 1903 г. фигурировали только двѣ фирмы Т-во Бр. Нобель и О-во „Мазутъ", почти поровну дѣлившія между собою привозъ и продажу керосина. Въ 1903 же году было продано: Т-вомъ „Шибаевъ и К°" 80.000 пуд., Т-вомъ Бр. Нобель 257.000 и О-вомъ „Мазутъ" до 200.000 пуд.

Въ 1902 г. на казанской биржѣ котировался только керосинъ Бр. Нобель и цѣна на него съ самаго начала года была назначена 1 р. 30 к. за пудъ безъ доставки и посуды. Цѣна эта безъ колебаній держалась цѣлый годъ.

Мы отмѣтили выше, что всѣ промышленныя заведенія Казани потребляютъ нефтяное топливо, но должны добавить, не исключительно нефтяное. По мнѣнію компетентныхъ лицъ, нефтяное топливо въ Казани при цѣнѣ 22 коп. за пудъ не выгоднѣе дровяного. Если же цѣна на нефть выше, то отопленіе нефтью становится убыточнымъ и переходъ на нефтяное отопленіе невозможнымъ. Какъ на примѣръ, указываютъ на фирму Бр. Крестовниковыхъ. Когда нѣсколько лѣтъ тому назадъ цѣна на нефть была высока, заводъ рѣшилъ было перейти на дровяное отопленіе. Заводъ потребляетъ жидкаго топлива до 1.000.000 пуд. Нужно замѣтить, что вопросъ о потребленіи жидкаго топлива и

даже болѣе общій вопросъ о нуждахъ нефтяной торговли въ Казани не привлекалъ къ себѣ вниманія торговыхъ круговъ въ лицѣ мѣстнаго биржевого комитета. Въ теченіе 1902 г. казанскій биржевой комитетъ имѣлъ до 20 засѣданій, причемъ нефтяного вопроса если и касались, то лишь попутно съ другими вопросами. Первый разъ вопросъ о потребленіи нефти въ Казани былъ поднятъ въ январѣ 1902 г. по поводу сильнаго паденія цѣнъ на нефтяные остатки. Комитетъ формулировалъ свое заключеніе такъ: „Цѣны на нефть и нефтяные продукты по сравненію съ прошлымъ годомъ значительно понизились. Въ то время какъ въ прошломъ году нельзя было получить въ Казани дешевле 32 коп. пуда нефти, нынѣ она предлагается изъ складовъ по 20 коп. за пудъ и даже 19 коп. Объясняется это удешевленіе нефти значительною заготовкою ея на мѣстахъ добыванія. Фирма Бр. Нобель, поставляющая на Волгу почти все количество нефти, потребляемое волжскими пароходами, фирмами и заводами, назначила фрахтовую плату за перевозку выше прошлогодней, а именно отъ Астрахани до Казани $4^1/_2$ коп. за пудъ. Подобное повышеніе объясняется усиленнымъ спросомъ на нефтяныя баржи. Для Казани нефти заготовляется въ количествѣ около $3^1/_2$ мил. пудовъ. Главные потребители: заводъ Бр. Крестовниковыхъ, пороховой заводъ, Алафузовская фабрика, окружная психіатрическая лечебница, новыя университетскія клиники, центральная станція электрическаго освѣщенія и станція электрическаго трамвая. Всѣ эти фирмы и учрежденія потребляютъ ежегодно каждая болѣе 100.000 пуд., причемъ нѣкоторыя расходуютъ до $^1/_2$ или 1 милл. пуд. Съ каждымъ годомъ потребленіе нефти Казанью увеличивается, такъ какъ вновь открываемыя промышленныя заведенія въ Казани работаютъ на нефтяномъ отопленіи“ („Каз. Телеф.“ № 2.726). Въ такой формулировкѣ только и выразилось отношеніе биржевого комитета къ торговлѣ нефтяными продуктами...

Приведемъ здѣсь подробныя, собранныя нами на мѣстѣ, свѣдѣнія о потребленіи жидкаго топлива отдѣльными промышленными заведеніями.

Промышленныя заведенія	Потреблено въ теченіе 1902 г. (или операціоннаго года)	Предположено къ потребленію въ 1903 г.	Способъ доставки жидкаго топлива въ промышл. заведеніе
	П у д о в ъ		
Свѣчн. и мыловарен. зав. Бр. Крестовниковыхъ	922.000	942.000	По трубопроводу
Пороховой заводъ	670.161	696.437	429.311 въ половодіе изъ баржи въ бакъ насосами, остальное колич. подвозится бочками.
Тор.-пр. О-во Алафузовскихъ ф. и з.	400.000	400.000	По трубопроводу.
Химич. зав. П. К. Ушкова и К°	100.000	100.000	Перекачиваютъ изъ баржи паров. насос.
Казенный винный складъ . .	39.703	45.000	Доставка въ бочкахъ.
Городской трамвай	150.000	160.000	По трубопроводу.
Акц. О-во „Газъ и электрич.“	140.000	140.000	Доставка въ бочкахъ
Мельница Оконишникова . .	180.000	—	—
Психіатрич. лѣчебница . . .	80.000	—	—
Корольковъ и Барановъ . .	90.000	—	—
Новыя универс. клиники . .	60.000	70.000	Доставка въ бочкахъ.
Итого . .	2.931.864		

Кромѣ приведенныхъ данныхъ о потребленіи жидкаго топлива крупными промышленными заведеніями, у насъ есть еще цифры потребленія нефтяного топлива и другими заведеніями за 1901 г. по свѣдѣніямъ казанской городской думы.

Названіе потребителя	Кол. пуд.	У кого куплено
Промышлен. училище	11.241	И. Черныхъ
Азимовъ (заводъ)	3.940	
Соломинъ (паточн. зав.)	10.119	
Чернояровъ (пассажъ)	1.444	
Вараксинъ (спирт. зав.)	17.218	К. С. Четверговъ
Свѣшниковъ (Мех. зав.)	6.096	
Раммъ (Чуг.-лит. зав.)	2.716	
Александровъ (Пив. з.)	2.759	
Кетнеръ (Химич. зав.)	3.070	
Даниловъ (Баня)	4.896	
Гейстъ	1.182	
Чернышевъ (Сук. фаб.)	5.315	
Утямышевъ (Кит. зав.)	3.974	
Моптьевъ	3.461	
Ветерин. Инст.	1.465	
Анисимовъ	5.926	
Итого . .	85.822	

Лица, хорошо знакомыя съ нефтянымъ дѣломъ въ Казани, для 1902 г. опредѣляютъ увеличеніе потребленія этими заведеніями нефтяного топлива не болѣе какъ на 5.000 пуд. Поэтому совершено спокойно цифру потребленія въ 1902 г. для этихъ заведеній можно принять въ 90.000 пуд.

Прибавляя къ этой цифрѣ цифру потребленія крупными промышленными заведеніями (2.931.864), получимъ, что цифра мѣстнаго потребленія для 1902 г. выразится въ 3.021.864 пудовъ. Для полнаго же учета потребленія въ Казани нефтяного

топлива необходимо присоединить сюда *отпускъ рѣчному флоту*. Такъ какъ 1902 годъ отличался особенно хорошимъ состояніемъ уровня воды на плесѣ Нижній-Саратовъ, то пароходы могли глубже сидѣть въ водѣ и, слѣдов., забирать топливо въ большемъ количествѣ, съ такимъ расчетомъ, чтобы по возможности обходиться разъ взятымъ топливомъ до мѣста назначенія. Естественно, что Казань, служащая промежуточной станціей, отпустила въ этомъ году значительно меньше нефт. остатковъ, чѣмъ то бываетъ въ маловодные годы. Изъ разспросовъ лицъ, близко стоящихъ къ нефтяному дѣлу, выяснилось, что фирма Бр. Нобель отпустила пароходамъ до $2^1/_2$ милл. пуд. нефтяного топлива, О-во „Мазутъ“ до 150.000 пуд., Восточное О-во также $1^1/_2$ милл., Черныхъ $1^1/_2$ милл., Стахѣевъ 500.000 пуд. Общее количество отпущенныхъ такимъ образомъ въ 1902 г. рѣчному флоту нефт. остатковъ доходитъ до $7^1/_2$ милл. пуд.

Въ 1903 году пароходамъ отпущено:

фирмою Бр. Нобель	3.100.000	пуд.
О-вомъ „Мазутъ“	1.000.000	„
Восточн. О-вомъ	1.500.000	„
Стахѣевымъ	9.000.000	„
Итого	8.000.000	пуд.

Говорить *объ отправкахъ* изъ Казани нефтяныхъ продуктовъ желѣзнодорожнымъ путемъ почти не приходится, такъ какъ нефти и нефтяныхъ остатковъ не отправляется, а отправка керосина очень незначительна; въ виду этого мы приведемъ данныя лишь за три послѣдніе года, чтобы только показать районъ распространенія этого продукта для Казани. Отправлено на станціи:

	Въ 1901 г.	Въ 1902 г.	Въ 1903 г.
	п у д	о в	ъ
Ардатово	24	32	120
Алатырь	15.875	18.407	19.815
Ибреси	878	889	1.393
Шихраны	1.466	1.115	1.798
Урмары	176	970	1.628
Тюрлема	324	562	792
Свіяжскъ и Зелен. Дол. .	2.347	1.775	1.520
Саранскъ	330	155	—
Тимирязево	356	269	—
Всего . .	21.776	24.171	27.066

Названныя станціи и обслуживаются только Казанью; всѣ остальныя станціи этой дороги (а съ 1903 г.—Саранскъ и Тимирязево) получаютъ керосинъ съ Сызрано-Вяз. и Сам.-Златоуст. ж. д. Конечно, тѣ станціи, которыя примыкаютъ къ Окскому бассейну, обслуживаются Окой и Рязанью, но о нихъ мы будемъ говорить въ другомъ мѣстѣ.

Желѣзная дорога имѣетъ свои *сооруженія* на станціяхъ: 1. *Арапово:* 1 рез. на 150.000 п., 1 мѣрникъ на 1.500 и 1 нефтекачку, 2. *Рузаевка:* 1 рез. и 1 яма общей емкостью 350.000 п., 2 мѣрника на 3.000 п. вмѣстѣ и 1 нефтекачка. 3. *Саранскъ:* 1 рез. на 150.000 п., 1 мѣрн. на 1.500 и 1 нефтекачка. 4. *Алатырь.* 2 рез. на 300.000, 1 мѣрн. на 1.500 и 1 нефтекачка. 5. *Свіяжскъ:* 1 рез. на 300.000, 6. *Пенза:* 1 рез. на 30.000, 1 мѣрн. на 1.500 и нефтекачка. 7. *Базарная:* 1 рез. на 200.000, 1 мѣрн. на 1.500 и 1 нефтекачка. 8. *Батраки:* 4 рез. и 2 ямы, общей емкостью 2.750.000, 1 мѣрн. на 1.500 и 1 нефтекачка.

Частныя нефт. сооруженія (исключительно, керосиновые резервуары) имѣютъ: Батуринъ (ст. Торбѣево) на 1.200 пуд.,

Кавторинъ (ст. Куликовка) 1.200 п., Назаровъ (ст. Чамзинка) 1.200 о., Калятинъ (ст. Саранскъ) 1.200 п., тамъ же Романовъ 1.200 п., Храбсковъ (Инза) на 1.200 пуд.

При этомъ мы должны оговориться, что здѣсь приняты станціи только отъ Казани до ст. Кустаревка и по вѣткѣ Рузаевка-Пенза, такъ какъ остальныя станціи М—Каз. жел. дор., являющіяся станціями назначенія нефт. продуктовъ, идущихъ изъ Рязани, будутъ разсмотрѣны при описаніи Окскаго бассейна.

6. Нижній-Новгородъ.

Находясь при сліяніи двухъ большихъ судоходныхъ рѣкъ Оки и Волги, являясь промышленнымъ и торговымъ центромъ Нижегородской губ., въ которой, по приблизительному подсчету, болѣе 500 фабрикъ и промышленныхъ заведеній, и будучи кромѣ того соединенъ желѣзно-дорожнымъ путемъ съ самыми крупными промышленными районами—Московскимъ и Владимирскимъ, Нижній-Новгородъ издавна служитъ однимъ изъ крупнѣйшихъ рынковъ Россіи, какъ по сбыту товаровъ для мѣстнаго потребленія, такъ и, главнымъ образомъ, по распредѣленію товаровъ сибирскихъ, азіатскихъ и волжскихъ съ одной стороны и товаровъ промышленной Россіи съ другой. А такъ какъ въ промышленной жизни Поволжья нефтяная промышленность занимаетъ первенствующее мѣсто, „отстраняя своми колоссальными оборотами на второй планъ всѣ остальныя отрасли судоходной промышленности“, то понятно, что въ силу тѣхъ же благопріятныхъ условій своего положенія Н.-Новгородъ занялъ первенствующую роль и въ отношеніи ея. Для продуктовъ нефтяной промышленности онъ является крупнымъ распредѣлительнымъ центромъ и главнымъ поставщикомъ жидкаго топливо для многочисленныхъ фабрикъ и заводовъ перечисленныхъ выше районовъ, а также для желѣзныхъ дорогъ: Московско-Нижегородской, Московско-Курской, Рязанско-Уральской, Николаевской и М-Яр.—Архангельской. Это сдѣлало Нижній-Новгородъ крупнымъ и побѣдоноснымъ конкурентомъ Саратова и Царицына. Въ дѣятельности биржевыхъ комитетовъ этихъ городовъ красной нитью проходитъ борьба съ нимъ изъ за тарифовъ.

Въ періодъ 1901—1903 г. вывозъ жидкаго топлива на Волгу, къ распредѣлительнымъ рынкамъ, достигалъ колоссальныхъ размѣровъ. На долю Н.-Новгорода падаетъ болѣе 1/5 части изъ всего вывоза мазута изъ Астрахани.

Время *открытія навигаціи* у Нижняго приходится (съ 1887 года) между 31 марта и 30 апрѣля, среднее 15 апрѣля; закрытіе между 3 октября и 16 ноября, среднее 24 октября. Средняя продолжительность навигаціи за періодъ времени съ 1877—1902 192 дня, наибольшая 222 дня была въ 1878 г., наименьшая 169 дней въ 1898 г. За три года съ 1899—1901 время открытія и закрытія навигаціи на Волгѣ и Окѣ приходилось на слѣдующія числа:

На Волгѣ	въ 1899 г.	откр. 12 апр.,	закр. 11 ноябр.,		продолж. 213 дн.	
„	1900	„ 15 „	„ 27 октябр.		„ 165 „	
„	1901	„ 8 „	„ 23 „		„ 197. „	
„ Окѣ:	1899	„ 7 „	„ 9 ноябр.		„ 215 „	
„	1900	„ 10 „	„ 26 октябр.		„ 199 „	
„	1901	„ 3 „	„ 20 „		„ 201 „	

Въ 1903 г. навигація на Волгѣ открылась рано. Первая подвижка льда у Нижняго началась 24 марта, а съ 1 апрѣля установлены были правильные рейсы пассажирскихъ пароходовъ на плесахъ: Нижній-Рыбинскъ и Нижній-Казань. Первый пассажирскій пароходъ въ Астрахань вышелъ 2 апрѣля. Ледоходъ на Волгѣ у Н.-Новгорода начался при очень высокой водѣ, которая прибывала довольно быстро. Это обстоятельство имѣло своимъ послѣдствіемъ рядъ аварій. Въ одномъ Сормовскомъ затонѣ ледоходомъ были срѣзаны 5 баржъ Теръ-Акопова, унесены льдомъ двѣ баржи Бабушкина, пароходъ „Самодержецъ“ былъ выжатъ льдомъ на берегъ и серьезно поврежденъ. Изъ затона „Муромка“ въ то время унесло ледоходомъ 7 баржъ, а также повредило нѣсколько пароходовъ. Было много и другихъ болѣе или менѣе крупныхъ поврежденій судовъ.

Мы привели эти примѣры для иллюстраціи того, въ какомъ ненормальномъ положеніи находится Нижній со стороны защиты судовъ.

Несмотря на огромное торговое значеніе Нижняго, онъ не только не имѣетъ надлежаще оборудованнаго и достаточныхъ размѣровъ внутренняго рѣчного порта, но не вполнѣ обезпеченъ безопасными для судовъ зимовочными стоянками.

Вопросъ объ устройствѣ внутренняго рѣчного порта въ Нижнемъ-Новгородѣ былъ возбужденъ въ концѣ 70-хъ годовъ. Съ тѣхъ поръ уже осуществленъ рядъ мѣръ, намѣченныхъ для улучшенія Нижегородскаго порта, а именно произведено укрѣпленіе Сибирской пристани, Дарьинскаго и Бурнаковскаго береговъ, поставлены ледорѣзы у пристаней Молитовской и Петербургской и ограждены отъ ледохода Сормовской и Муромскій затоны; тѣмъ не менѣе устроенные затоны уже не удовлетворяютъ нуждамъ возрастающаго грузового движенія.

Ближайшими затонами къ Н.-Новгороду, въ которыхъ остаются на зимовку суда съ нефтяными грузами считаются: Сормово, Муромка, Подновье, Молитовка, Сейма, Чернорѣчье, Желнино, Доскино, Люлеховскій, Исады и Василь-Сурскій. Относительно нефтяныхъ грузовъ наибольшее значеніе, по количеству зимующаго товара, въ послѣднее время имѣютъ только три затона: Сормово, Сейма и Люлеховскій. Къ закрытію навигаціи 1903 года (на 1-е ноября), какъ выяснено мѣстными статистическими данными, осталось нефтяныхъ грузовъ на зимовку въ баржахъ по затонамъ:

	Нефти.	Мазута.
Въ Саратовѣ	2.675.000 п.	5.611.928 п.
„ Сеймѣ	—	4.580.962 —
„ Жолнинѣ	—	30.000 —
„ Чернорѣчьѣ . . .	—	200.000 —
„ Молитовкѣ . . .	—	304.000 —
„ Муромкѣ	—	336.557 —
„ Подновьѣ	—	80.000
„ Люлеховѣ	—	1.720.299 —
„ Исадѣ	—	330.000 —
„ Василь-Сурскѣ . .	—	200.000 —
		16.058.746 пуд.

Изъ приведенный здѣсь таблицы видно, что наиболѣе крупныя партіи нефтяныхъ товаровъ помѣщены на зимовку въ

Сормовѣ, Сеймѣ и Люлеховѣ. Первый изъ названныхъ затоновъ, несомнѣнно, для нефтяной промышленности имѣетъ въ настоящее время, сравнительно съ другими затонами, первенствующее значеніе, потому что рядомъ съ ними расположены главныя распредѣлительныя нефтяныя пристани Н.-Новгорода— Бурнаковская и Сормовская, оборудованныя всѣми приспособленіями для сдачи товара. Сормовскій затонъ защищенъ со стороны Волги дамбой и ледорѣзами, но для зимующихъ въ немъ судовъ не совсѣмъ безопасенъ отъ ледохода. Дамба при высокомъ горизонтѣ весенней воды глубоко заливается, а потому черезъ нее ледъ свободно попадаетъ въ затонъ, вслѣдствіе чего въ затонѣ случались крупныя аваріи съ судами. Въ виду важнаго значенія этого затона, для огражденія его отъ ледохода, въ зиму 1902—1903 г. министерствомъ путей сообщенія выше затона, у дамбы, были устроены, въ видѣ опыта, деревянные ледорѣзы (кусты изъ свай); опытъ оказался, сравнительно, удачнымъ—ледоходъ на Волгѣ въ навигацію 1903 года начался по высокой водѣ, но для большинства зимовавшихъ въ затонѣ судовъ, въ общемъ, прошелъ благополучно; во время этого ледохода пострадало нѣсколько баржъ только потому, что часть ледорѣзовъ не выдержала напора льда, рухнула, и ледъ попалъ въ затонъ. Послѣ этого случая загражденіе затона ледорѣзами увеличено постановкой новыхъ.

Сеймовскій затонъ помѣстительнѣе и безопаснѣе Сормовскаго, но, какъ недавно изслѣдованный, еще не оборудованъ и можетъ служить для зимовки пока только запасныхъ грузовъ, остающихся до слѣдующей весны въ баржахъ.

Люлеховскій затонъ расположенъ отъ Н.-Новгорода въ 32 верстахъ внизъ по Волгѣ, безопасенъ отъ ледохода, но можетъ вмѣстить ограниченное количество зимующихъ судовъ и, только съ грузами, предназначенными на весну; подъѣздныхъ путей, удобныхъ для перевозки наливныхъ грузовъ, этотъ затонъ не имѣетъ.

Муромскій затонъ защищенъ искусственно дамбой, возведенной между лѣвымъ берегомъ Волги и близъ лежащимъ островкомъ, но при высокой водѣ ледъ проходитъ черезъ дамбу, а потому этотъ затонъ для зимовки грузовыхъ судовъ крайне опасенъ. Въ послѣдніе годы онъ занимался для зимовки только пароходами и порожними судами, зимовка-же баржъ съ нефтя-

ными грузами въ немъ почти совсѣмъ исключена. Затонъ этотъ расположенъ нѣсколько ниже города.

Остальные затоны, перечисленные выше, удобствъ для стоянки судовъ представляютъ мало, не оборудованы, а потому пользуются ими для зимовки, преимущественно, мелкихъ судовъ, для судовъ-же съ нефтяными грузами—только по какимъ либо исключительнымъ причинамъ, не въ значительномъ количествѣ.

Въ Чернорѣчьѣ ставятъ нефтяныя баржи съ цѣлью сдачи товара на линію желѣзной дороги въ весеннее время, когда Сормовская пристань бываетъ залита водой и перестаетъ функціонировать. Передача мазута изъ Чернорѣчья на станцію ж. д., обыкновенно, дѣлается по трубопроводу, временно прокладываемому, въ случаѣ надобности, съ „нефтянокъ", имѣющихъ свои паровые насосы для перекачки. Другихъ приспособленій для этой цѣли въ затонѣ нѣтъ. Ближайшая желѣзнодорожная станція (Чернорѣчье) отъ затона отстоитъ въ 1½—2 верстахъ.

Въ настоящее время этотъ затонъ заброшенъ.

На зиму 190¾ г. по свѣдѣніямъ, сообщеннымъ начальникомъ 3-го нижегородскаго инспекціоннаго участка, оставалось зимующихъ судовъ:

Въ какихъ мѣстахъ зимовки	Нефти и нефтяныхъ остатковъ		
	Чей грузъ	Число судовъ	Количество пудовъ
Молитовскій зат. . .	Я. Е. Башкирова	4	235.000
	Дегтярева . .	2	35.000
Муромскій „ . .	Солина . . .	3	50.800
	Стахѣева . . .	2	38.000
	Бр. Нобель . .	1	30.000
Люлеховскій „ .	Бр. Нобель . .	6	562.000
	Черныхъ . . .	1	42.500
	О-ва „Мазутъ" .	8	1.024.000
	А. Ф. Сергѣева	1	170.000
	И. Г. Стахѣева	1	150.000
У зав. Курбатова Н-ки	О-ва „Мазутъ" .	1	10.000
Всего . .		30	2.346.000

За предыдущіе годы соотвѣтствующія данныя видны изъ слѣдующей таблицы.

По свѣдѣніямъ инспектора судоходства Нижегородскаго участка слѣдующія количества нефтяныхъ продуктовъ зимовали въ баржахъ.

	1899/1900		1900/1901		1901/1902	
	Суд.	Пуд. груза.	Суд.	Пуд. груза.	Суд.	Пуд. груза.
р. Ока.						
Молитовскій затонъ .	1	50.000	—	—	2	95.000
р. Волга.						
Георгіевская прист. .	—	—	—	—	1	2.000
Муромскій затонъ . .	3	65.000	20	633.000	—	—
Люлеховск. „ . .	18	1.097.000	23	1.689.000	10	495.000
Жуковскій „ . .	12	869.000	6	291.000	6	199.000
Псадскій „ . .	1	60.000	1	85.000	4	143.000
Осельскій „ . .	—	—	1	20.000	5	300.000
Чугунскій „ . .	1	30.000	2	70.000	—	—
Васильсурскій „ . .	1	65.000	2	250.000	3	180.000
Всего . .	37	2.236.000	60	3.038.000	31	1.414.000

Перейдемъ къ *оборудованію* Н.-Новгорода, какъ пристани, различными нефтехранилищами. Но такъ какъ въ Нижнемъ нѣсколько пристаней, то необходимо предварительно сказать хоть по нѣсколько словъ о каждой изъ нихъ:

Главныя распредѣлительныя нефтяныя пристани въ Н.-Новгородѣ—Бурнаковская и Сормовская, вблизи этихъ пристаней сосредоточены всѣ береговыя нефтехранилища фирмъ, торгующихъ нефтяными продуктами, здѣсь останавливаются всѣ суда съ нефтяными товарами для выгрузки въ навигаціонное время и для зимовки съ товаромъ, предназначеннымъ къ сдачѣ на линію желѣзной дороги въ теченіе зимы. Пристани Бурнаковская и Сормовская занимаютъ правый берегъ рѣки Волги на протяженіи отъ лѣсопильныхъ заводовъ, граничащихъ съ Ярмарочной Сибирской пристанью, до Сормовскихъ сталелитейныхъ, механическихъ и судостроительныхъ заводовъ. Береговыя нефтехранилища по линіи пристаней расположены

отъ бечевника Волги на разстояніи 100—150 саженъ; при нихъ каждый владѣлецъ имѣетъ для перекачки нефти и нефтяныхъ остатковъ постоянные паровые насосы, а фирмы, торгующія керосиномъ, имѣютъ паровые насосы спеціально и для этого продукта, при посредствѣ которыхъ производится, въ большинствѣ случаевъ, перекачка товара изъ баржъ въ резервуары и бассейны, а изъ послѣднихъ, по мѣрѣ надобности, въ вагоны-цистерны для отправки по желѣзной дорогѣ. Пристани эти соединены подъѣздными путями съ линіей Московско-Нижегородской желѣзной дороги. Въ навигаціонное время у пристаней находятся еще баржи съ паровыми насосами тоже для перекачки нефтяныхъ грузовъ изъ баржъ въ береговыя хранилища и въ вагоны-цистерны, а также для перегрузки наливныхъ грузовъ изъ одного судна на другое. Дѣятельность названныхъ пристаней начинается ежегодно послѣ спада весенней воды и продолжается въ теченіе всего лѣта, осени и зимы. Мѣсто расположенія этихъ пристаней низменное, а потому ежегодно во время весенняго разлива воды изъ Волги—затопляется, вслѣдствіе этого движеніе вагоновъ-цистернъ на подъѣздныхъ путяхъ пристаней, до спада воды, прекращается. Въ виду послѣдняго обстоятельства, береговыя нефтехранилища, особенно земляныя (ямы), ко времени весенняго разлива воды, обыкновенно, освобождаются изъ подъ товара, наличность котораго къ открытію навигаціи остается, исключительно, только въ баржахъ.

Для сдачи жидкаго топлива на пароходы въ навигаціонное время стаціонеры въ районѣ Н.-Новгорода ставятся: на Волгѣ—около Сормова и на „Моховыхъ“—по лѣвому берегу, ниже города, а для Оки—въ Молитовкѣ.

Запасный нефтяной товаръ (нефть и мазутъ), зимующій въ баржахъ, размѣщается по затонамъ.

Насколько оборудованіе Н.-Новгорода хранилищами не соотвѣтствуетъ значенію его, лучше всего могутъ иллюстрировать такіе случаи, какъ задержка баржъ съ грузами по нѣсколько мѣсяцевъ въ ожиданіи разгрузки, а также постановка ихъ въ затоны на зимовку послѣ перваго рейса. Случаи продолжительной задержки баржъ при ихъ нагрузкѣ товаромъ и въ ожиданіи разгрузки у пристаней въ послѣднее время получили хроническій характеръ. Особенно чувствительно сказался недостатокъ оборудованія Н.-Новгорода хранилищами въ

1902 г., когда привозъ нефтяныхъ продуктовъ достигъ максимальной величины. Несомнѣнно, что это обстоятельство послужило главной причиной къ увеличенію числа постоянныхъ береговыхъ нефтехранилищъ съ одной стороны и къ оборудованію перевозочными средствами подъѣздныхъ путей—съ другой. Данныя о нефтехранилищахъ въ Н.-Новгородѣ за рядъ лѣтъ представляютъ слѣдующую картину роста ихъ числа:

Количество и емкость нефтехранилищъ въ районѣ Н.-Новгорода и его пристаней:

Годы	Желѣзн. резервуаровъ	Земляныхъ ямъ	Общая ихъ емкость въ пудахъ
1898	59	22	25.185.000
1899	61	22	26.920.000
1900	—	22	26.920.000
1901	86	22	31.380.000
1902	103	22	35.142.000
1903	114	22	36.793.000

Какъ видно изъ таблицы—за 5 лѣтъ число резервуаровъ удвоилось, тогда какъ число ямъ оставалось безъ перемѣны. Явленіе, отмѣчавшееся нами и раньше, преимущество резервуаровъ передъ ямами, въ данномъ случаѣ обрисовывается съ особенной рѣзкостью. Усиленное оборудованіе пристаней новыми нефтехранилищами относится къ періоду переполненія ихъ товаромъ. Въ 1900 г. желѣзныхъ резервуаровъ въ районѣ Н.-Новгорода было 61—86, въ 1901 году число это увеличилось на 25, и въ 1902 г. на 17 и въ 1903 на 11. На неизмѣнное число ямъ, безъ сомнѣнія, оказало вліяніе вздорожаніе хранящагося въ нихъ продукта, когда связанная съ ямами большая утечка дѣлала храненіе въ нихъ мазута все болѣе убыточнымъ.

Всѣ нефтехранилища въ Н.-Новгородѣ дѣлятся на двѣ группы: наибольшее число ихъ принадлежитъ фирмамъ, торгующимъ нефтяными продуктами, а меньшее—разнымъ промыш-

леннымъ предпріятіямъ, запасающимъ жидкое топливо для собственнаго потребленія.

Первую группу владѣльцевъ нефтехранилищъ, торгующихъ нефтяными продуктами, составляютъ слѣдующія фирмы:

	Резервуары	Бассейны	Общая ихъ емкость	Гдѣ находятся
Асадуллаева Ш.	8	—	2.000.000	На Бурнаковской пристани
Волжско-Каспійскаго О-ва .	5	—	1.250.000	„ „ „
Восточнаго О-ва Товарн. склад.	2	—	500.000	„ „ „
Дельвигъ барона и К°, Т./Д.	1	5	2.300.000	Резервуаръ въ городѣ на 150.000 п., бассейны на Бурнаковской пристани.
„Мазутъ“ О-во.	11	3	5.660.000	На Бурнаковской пристани
„Нефть“ Т-во .	3	—	470.000	„ „ „
Нобель Т-во . .	21	6	8.910.000	Бассейны на Бурнаковкѣ 4 на 2.502.000 п., въ Сормовѣ 2 на 3.000.000 п., резервуаровъ на Бурнаковкѣ 10 на 948.000, на Моховыхъ 2 на 500.000 п. въ Сорм. 9 на 1.960.000 п.
Теръ-Акопова .	14	3	2.850.000	Резервуары: въ Сормовѣ 2 на 300.000 п., при заводѣ 12 на 900.000 п., бассейны: при заводѣ 2 на 650.000 п. и въ Сормовѣ 1 на 1.000.000 пуд.
Теръ-Захарова .	1	—	3.000	Для керосина на линіи ж. д.
Черноиеб. Я. С.	4	1	1.830.000	Въ Сормовѣ: бассейнъ на 1.100.000 п. и резервуары на 730.000 пуд.
„Шибаева и К°“.	6	3	4.360.000	На Бурнаковкѣ: бассейны на 3.570.000 п., резервуаръ на 790.000 пуд.
Итого. .	76	21	30.133.000	

Вторую группу владѣльцевъ нефтехранилищъ, имѣющихъ топливо для потребленія въ своихъ предпріятіяхъ, составляютъ слѣдующія фирмы:

	Резер-вуары	Бас-сейны	Общая ихъ емкость	Примѣчаніе
Башкирова М. Е. Т-во	3	—	200.000	При мукомольной мельницѣ въ Н.-Новгородѣ
Башкирова Я. Е.	2	—	100.000	Тоже въ Канавинѣ.
„Кавказъ и Меркурій"	2	—	300.000	На Бурнаковской пристани.
Нижегородскаго Т-ва легкаго пароходства	1	—	800.000	При складѣ въ Слудѣ.
Нижегородской ж. д.	8	1	2.800.000	Бассейнъ въ Сормовѣ на 1.800.000 пуд., резервуары: въ Сормовѣ 4—на 600.000 пуд. и на линіи 3 на 400.000 пуд.
Нижегородская льно-пряд. мануфактура	2	—	250.000	При фабрикѣ.
О-во электрическаго освѣщенія	5	—	80.000	При станціи.
Сормовскіе заводы	15	—	1.850.000	Въ Сормовѣ.
Итого	38	1	6.660.000	

Переходимъ *къ доставкѣ* нефтяныхъ продуктовъ:

Разсмотрѣнію количества доставляемыхъ продуктовъ предпошлемъ разсмотрѣніе условій доставки. Для этого остановимся подробнѣй на описаніи условій доставки за одинъ какой-нибудь годъ—мы беремъ 1903 г.

Въ общемъ, начало волжской дѣятельности въ навигацію 1903 года слагалось не совсѣмъ благопріятно для судоходной промышленности.

Первые рейсы астраханскихъ наливныхъ грузовъ значительно задерживались, также, быстрымъ теченіемъ воды въ низовьяхъ Волги; вслѣдствіе этого большинство буксирныхъ пароходовъ тамъ шло въ расчалку, что, несомнѣнно, увеличи-

вало число рабочихъ дней по выводкѣ грузовъ перваго рейса къ мѣстамъ назначенія и серьезно осложняло выполненіе первой программы работы. Ранніе пароходы, вышедшіе изъ Астрахани около 28—29 марта, успѣли вывезти къ Н.-Новгороду по одной баржѣ только къ 22—24 апрѣля, массовый-же приходъ буксирныхъ пароходовъ съ нефтяными караванами въ Н.-Новгородъ начался значительно позднѣе. Быстрое теченіе воды въ низовьяхъ Волги для доставки перворейсныхъ грузовъ потребовало вспомогательныхъ средствъ, приходилось арендовать свободные пароходы въ помощь находившимся въ пути. Вслѣдствіе тѣхъ-же причинъ на пароходахъ происходили частыя поломки, увеличивая затрудненія работы.

Въ маѣ на Волгѣ появились уже перекаты, а вмѣстѣ съ тѣмъ встрѣтилась потребность въ паузкахъ. Въ плесѣ Нижній-Кинешма глубина перекатовъ въ половинѣ мая отмѣчалась 14 четвертей 3 вершка. Къ 1-му іюня уровень воды на перекатахъ понизился: въ плесѣ Нижній-Кинешма до $11^1/_2$ четвертей и въ плесѣ Нижній-Казань до $15^1/_2$ четвертей. Въ іюлѣ глубина воды на перекатахъ отмѣчалась: въ плесѣ Нижній-Кинешма $9^1/_2$ четв. и въ плесѣ Нижній-Казань 11 четв. Въ августѣ состояніе верховыхъ перекатовъ Волги для буксирнаго пароходства держалось удовлетворительное, вода постепенно прибывала, въ плесѣ Нижній-Кинешма наименьшая глубина воды на перекатахъ отмѣчалась уже $11^1/_2$ четв., но въ низовьяхъ Волги перекаты представляли для судоходства серьезныя затрудненія—на Купоросномъ перекатѣ, напримѣръ, глубина отличалась всего только въ 10 четв. Такое положеніе перекатовъ для грузового движенія, конечно, нельзя назвать благопріятнымъ—на двѣ баржи съ грузомъ тамъ приходилось имѣть въ караванѣ еще третью для распаузки груза.

Въ концѣ октября навигаціонная дѣятельность средняго и верхняго плесовъ Волги постепенно прекратилась, пароходы и др. суда размѣстили по затонамъ на зимовку. На рѣкѣ появилось сало, а затѣмъ начался ледоходъ. Въ низовомъ плесѣ Волги навигація закрылась около половины ноября. Изъ Астрахани, отъ 9-го ноября, телеграфировали о началѣ ледохода отъ Царицына.

Конецъ навигаціи 1903 года для волжской судоходной промышленности оказался болѣе благопріятнымъ. Благодаря

продолжительности навигаціи буксирное пароходство успѣло своевременно закончить работу и заблаговременно, до закрытія навигаціи, размѣститься по затонамъ на зимовку; серьезнаго мелководья не было, работы для буксирнаго пароходства оказалось достаточно, навигація закончилась безъ осложненій.

Въ менѣе благопріятныхъ условіяхъ въ навигацію 1903 года находилось только камское пароходство, которому приходилось считаться съ исключительнымъ мелководьемъ и съ низкими, до убыточности, фрахтами на Камѣ вслѣдствіе обострившейся конкуренціи.—Если навигація 1903 года съ дешевыми поставочными цѣнами и прошла для волгарей, сравнительно, благополучно, то въ значительной степени это благополучіе объясняется крайне благопріятнымъ состояніемъ уровня воды на волжскихъ перекатахъ, давшимъ возможность обходиться безъ излишняго употребленія судовъ для распаузокъ.

Фрахтовыя цѣны за перевозку нефтяныхъ остатковъ отъ Астрахани до Н.-Новгорода въ судахъ доставщиковъ въ навигацію 1903 г. отмѣчались отъ $3^3/_4$ до $4^1/_4$ коп. съ пуда.

Поставки крупныхъ массовыхъ партій на навигацію 1903 г. отдавались по 4—$4^1/_2$ коп. съ пуда. Были крупныя отдачи перевозокъ и на двѣ навигаціи 1903—1904 г. по $4^1/_2$ коп. съ пуда. Срокъ доставки отъ Астрахани до Н.-Новгорода опредѣлялся въ 35 сутокъ. На трату въ пути доставщику безплатно давалось не болѣе одного процента.

За выводку готовыхъ баржъ съ нефтяными остатками отъ Астрахани до Н.-Новгорода въ 1903 г. платили $2^1/_4$—$2^1/_2$ и $1^3/_4$—2 коп. съ пуда.

Колебанія фрахтовыхъ цѣнъ за рядъ лѣтъ видны изъ слѣдующей таблицы:

Годы	Отъ	До	Годы	Отъ	До
1893	5,25	6,25	1898	4,5	5,25
1894	5,5	7	1899	4	4,5
1895	5	5,5	1900	4	5,75
1896	4,75	5,5	1901	5	6,5
1897	4,5	5,5	1902	5,25	6

При нормальныхъ условіяхъ работы, баржи съ наливными грузами отъ Астрахани до Н.-Новгорода въ теченіе навигаціи могли бы совершать до 4-хъ рейсовъ и ни въ какомъ случаѣ не менѣе 2—3 рейсовъ.

Срокъ доставки отъ Астрахани до Нижняго опредѣляется въ 45 дней, но при высокой водѣ достигаетъ 50 и даже 60 дней,—это для перваго рейса,—2 и 3-й рейсы совершаются въ срокъ отъ 18 до 35 дней, четвертый рейсъ имѣетъ случайный характеръ и осуществляется лишь при благопріятныхъ обстоятельствахъ. Фирма Чернонебова опредѣляетъ срокъ доставки отъ 25 до 35 дней, фирма Дельвигъ отъ 20—25 дней.

Удачное окончаніе навигаціи, хотя и безъ особыхъ выгодъ, оживило дѣятельность судоходной промышленности и благотворно отразилось на ея дальнѣйшемъ развитіи; какъ результатъ благополучнаго окончанія работы, отмѣчались крупные заказы на новые пароходы и др. суда—по окончаніи навигаціи 1903 года только одному сормовскому заводу было заказано: 1 почтово-пассажирскій пароходъ въ 1.000 индикаторныхъ силъ, 2 пассажирскихъ парохода по 700 силъ, 4 парохода по 400 силъ, 1 пассажирскій пароходъ для астраханской линіи въ 1.000 силъ, 2 товаро-пассажирскихъ парохода по 400 силъ для Каспія, одно учебное судно, 3 буксирныхъ парохода, 1 паровой барказъ, 4 желѣзныхъ баржи, всего, въ общемъ, на сумму свыше 2-хъ милліоновъ рублей.

Наибольшее количество товара въ Н.-Новгородъ доставляется двумя фирмами: Т-вомъ Бр. Нобель и О-вомъ „Мазутъ“; эти фирмы имѣютъ значительное число постоянныхъ доставщиковъ изъ крупныхъ пароходчиковъ, принимающихъ у нихъ наливной грузъ для перевозки въ своихъ судахъ на всю навигацію. Партіи прочихъ фирмъ, торгующихъ жидкимъ топливомъ въ Н.-Новгородѣ, сравнительно съ первыми, составляютъ меньшую часть вывоза, причемъ нѣкоторыя изъ этихъ фирмъ, напр. О-во „Ока“, баронъ Дельвигъ, Я. С. Чернонебовъ, Д. В. Сироткинъ, П. Д. Яргомскій, А. Н. Маркова, Черныхъ и Блиновъ состоятъ въ числѣ доставщиковъ Т-ва Бр. Нобель. Всѣ эти фирмы свой товаръ изъ Астрахани въ Н.-Новгородъ доставляютъ: или своими средствами, въ свободные отъ работы промежутки, или же—отдаютъ для выводки въ своихъ запасныхъ баржахъ мелкимъ пароходчикамъ, смотря по обстоятельствамъ и соображаясь съ

фрахтовыми цѣнами; такъ, напр., если цѣны за перевозку нефтяныхъ грузовъ, въ данную навигацію, устанавливаются удовлетворительныя, за выводку-же въ готовыхъ судахъ-низкія, то въ такихъ случаяхъ фирмы, состоящія въ качествѣ доставщиковъ, передаютъ другимъ пароходчикамъ по пониженнымъ цѣнамъ работу не только по доставкѣ ихъ личнаго груза, но и часть взятаго ими на доставку; если-же цѣны устанавливаются, наоборотъ, за доставку низкія, за выводку-же высокія, обыкновенно, свои партіи товара сокращаются въ количествѣ и перевозятся, какъ сказано выше, въ свободное отъ обязательной работы время. Кромѣ того, такія фирмы на пополненіе недостатка въ потребномъ для ихъ операцій количествѣ пріобрѣтаютъ мелкими партіями у другихъ, не торгующихъ въ Н.-Новгородѣ пароходчиковъ, спекулятивный товаръ, доставляемый послѣдними за свой рискъ по какимъ либо исключительнымъ обстоятельствамъ: въ случаяхъ недостатка товара у грузоотправителей, задержки отпуска груза въ ожиданіи очереди налива, въ дополненіе принятаго для перевозки груза до нормальной осадки баржъ и т. п.

Керосинъ въ Н.-Новгородъ доставляется фирмами, торгующими этимъ матеріаломъ, своими средствами: въ наливныхъ пароходахъ и въ желѣзныхъ баржахъ. Фрахтовыхъ сдѣлокъ съ керосиномъ на мѣстной биржѣ не отмѣчается.

Жидкое топливо для мѣстныхъ промышленныхъ заведеній, фабрикъ, заводовъ и др. предпріятій пріобрѣтается: частью на мѣстѣ, преимущественно, тоже изъ спекулятивнаго товара у пароходчиковъ, и, частью, въ Астрахани. Большинство мѣстныхъ заводчиковъ имѣютъ свой рѣчной флотъ: пароходы и баржи, напр., владѣльцы механическихъ мукомольныхъ мельницъ: Я. Е. Башкировъ, Т-во М. Е. Башкирова, Т-во Н. А. Бугрова, судостроительные и механическіе заводы акціонернаго общества „Сормово“; эти фирмы для своихъ предпріятій нефтяное топливо покупаютъ съ пріемкой въ Астрахани и въ своихъ судахъ доставляютъ въ Н.-Новгородъ, особенно въ годы высокихъ фрахтовыхъ цѣнъ.

Движеніе нефтяныхъ товаровъ въ Нижнемъ Новгородѣ и близъ лежащихъ затонахъ за десятилѣтіе представится слѣдующими таблицами:

Годы	Прибыло тысячъ пудовъ	
	Нефти и нефтян. остатковъ	Керосина
1893	34.451	3.350
1894	34.919	2.831
1895	30.666	2.304
1896	33.716	3.191
1897	43.296	2.988
1898	44.523	11.254
1899	47.710	5.287
1900	63.551	5.417
1901	59.713	5.247
1902	85.380	3.295

Годы	Отправлено водой тыс. пуд.	
	Нефти и нефтян. остатковъ	Керосина
1893	795	456
1894	1.680	277
1895	1.209	343
1896	3.899	283
1897	8.368	460
1898	14.649	962
1899	13.780	1.807
1900	10.425	3.009
1901	508	2.038
1902	2.269	2.288

Цифры этихъ таблицъ значительно ниже дѣйствительности и для характеристики нижегородскаго рынка служить не могутъ. Для послѣднихъ трехъ лѣтъ мы могли получить цифры гораздо болѣе соотвѣтствующія дѣйствительности. Съ большей увѣренностью мы можемъ сказать, что въ Н.-Новгородъ поступило:

въ навигацію	1901 г.	. .	42.052.561 пуд.	(приблизительно)
„	1902 „	. .	62.217.102 „	
„	1903 „	. .	43.971.756 „	

Для 1901 и 1902 гг. мы сдѣлали оговорку „приблизительно“, т. к. точныхъ цифръ мѣстнаго потребленія за эти годы у насъ нѣтъ—мы принимали его въ 10 милл. пуд. Самыя же цифры поступленій мы получали изъ данныхъ о количествѣ нефт. продукт. къ открытію и закрытію навигаціи, о вывозѣ по жел. дор. и мѣстномъ потребленіи. Такъ, напримѣръ:

Наличность мазута въ Н.-Новгородѣ къ закрытію навигаціи 1903 г. опредѣлилась въ	39.330.072 пуд.
Вывозъ въ теченіе навигаціи по желѣзной дороги .	17.017.377 „
Мѣстное потребленіе въ теченіе навигаціи . .	11.420.000 „
Итого .	67.767.449 пуд.
Остатокъ къ открытію навигаціи (на 1-е апрѣля) .	23.795.693 „
Вновь доставлено въ навигацію 1903 г. . .	43.971.756 пуд.

За предыдущіе годы нѣкоторыхъ статистическихъ данныхъ въ Н.-Новгородѣ, къ сожалѣнію, не оказалось, но приблизительно подобную же характеристику даютъ нижеслѣдующія таблицы:

	Остатокъ къ закрытію навигацій.	Вывозъ по ж. д. въ навигацію.	Оставалось къ открытію навигацій.
1902 года . .	44.125.699 п.	14.204.228 п.	6.112.825 п.
1901 „ . .	27.419.100 „	12.816.993 „	8.183.532 „
1900 „ . .	25.165.377 „	11.018.162 „	8.942.050 „
1899 „ . .	25.929.460 „	12.830.327 „	8.416.770 „
1898 „ . .	24.950.600 „	11.900.610 „	6.173.000 „

Изъ сопоставляемыхъ количествъ, при расчетѣ расхода на мѣстное потребленіе въ теченіе навигацій по средней нормѣ

10 м. п., привозъ жидкаго топлива въ Н.-Новгородъ приблизительно опредѣляется слѣдующими величинами:

въ навигаціи	1902 г.	62.217.102	пуда.
„	1901 „	42.052.561	„
„	1900 „	47.241.489	„
„	1899 „	58.759.787	„
„	1898 „	50.678.210	„

Общее *количество запасовъ* нефт. продуктовъ къ закрытію 1903 г., т. е. на 1-е ноября, составляло:

45.300.272 пуд., въ томъ числѣ керосина 1.895.200 пуд., натуральной нефти 4.075.000 пудовъ и нефтяныхъ остатковъ 39.330.072 пуд.

Керосинъ въ Нижнемъ имѣютъ: Общество „Мазутъ" 140.000 пуд., Т-во Бр. Нобель 854.200 пуд., Теръ-Акоповъ И. Н. (мѣстный керосиновый заводъ) 261.000 пуд. и Т-во „С. М. Шибаевъ и К°" 640.000 пуд. Керосинъ находится въ резервуарахъ у желѣзнодорожной вѣтки.

Натуральная нефть оставалась: у О-ва „Мазутъ" 700.000 пуд., на заводѣ Теръ-Акопова 3.200.000 пуд. и Я. С. Чернонебова 175.000 пудовъ.

Нефтяные остатки (мазутъ) для коммерческихъ цѣлей въ Н.-Новгородѣ имѣли слѣдующія фирмы:

Асадуллаевъ Шамси	2.061.768	пуд.
Блиновъ А. А.	20.000	„
Волжско-Каспійское О-во	1.273.000	„
Восточное О-во товар. склад.	2.080.000	„
Дельвигъ баронъ и К° Т./Д.	1.190.000	„
Демботъ Г. С.	100.000	„
„Мазутъ" О-во	7.510.000	„
Маркова А. Н.	30.000	„
Нобель Бр. Т-во	10.480.358	„
„Ока" О-во	2.657.000	„
Сергѣевъ А.	450.000	„
Сергѣевъ Ф.	310.000	„
Сироткинъ Д. В.	100.000	„
Солинъ М. С.	350.000	„
Стахѣевъ И. Г.	210.000	„

Чернонебовъ Я. С.	2.990.000	„
Черныхъ И. И.	40.000	„
„Шибаевъ С. М. и К°“ Т-во . . .	627.000	„
Яргомскій И. Д.	100.000	„
Итого	32.579.126	пуд.

Для мѣстнаго потребленія въ предпріятіяхъ:

Башкирова М. Е. Т-во	130.000	пуд.
Башкирова Я. Е.	433.000	„
Бугрова Н. А.	415.000	„
Дектярева М. А.	66.000	„
Московско-Нижегород. ж. д. . . .	1.640.000	„
Нижегород. Т-во легкаго парох. . .	29.000	„
Нижегородская льнопр. мануф. . .	163.744	„
Русское О-во электрич. освѣщен. .	80.000	„
Сормовскіе заводы	3.469.203	„
Итого	6.425.946	пуд.

Наибольшее количество коммерческаго товара въ Н.-Новгородѣ сосредоточено у пристаней, близъ желѣзнодорожной линіи на Буранаковкѣ и въ Сормовѣ:

въ резервуарахъ	17.367.682	пуд.
„ бассейнахъ	3.127.000	„
„ баржахъ	5.611.928	„
Итого . .	26.106.610	пуд.

Для весны 1904 г. запасъ коммерческаго мазута размѣщенъ былъ въ баржахъ по затонамъ:

въ Сеймѣ	4.580.962	пуд.
„ Жолнинѣ	30.000	„
„ Чернорѣчьѣ	200.000	„
„ Молитовкѣ	304.000	„
„ Муромкѣ	336.557	„
„ Подновьѣ	80.000	„
„ Люлеховѣ	1.720.000	„
„ Исадахъ	330.000	„
„ Василь-Сурскѣ	200.000	„
„ Моховыхъ, въ резервуарѣ .	248.801	„
Итого	8.030.719	пуд.

Топливо, предназначенное для мѣстныхъ заводовъ, фабрикъ и др. предпріятій, хранится въ резервуарахъ на мѣстахъ его потребленія.

По даннымъ отчетовъ нижегородскаго биржевого комитета запасы нефтяныхъ продуктовъ въ Нижнемъ и близъ лежащихъ затонахъ съ 1899 г. измѣнялись такъ:

На 1 апрѣля	Натурал. нефти	Нефтяныхъ остатковъ	Керосина	Всего пуд.
1899	—	8.416.770	227.050	8.463.820
1900	65.000	8.942.050	180.000	9.187.050
1901	300.000	8.183.532	324.000	8.807.632
1902	60.000	6.061.000	212.000	6.333.000

На 1 ноября	Натуральн. нефти	Нефтяныхъ остатковъ	Керосина	Всего
1899	2.000.000	25.929.460	1.275.000	29.204.460
1900	2.620.000	25.165.377	1.336.000	29.123.377
1901	3.127.000	27.419.100	1.565.212	32.111.312
1902	3.757.645	44.125.699	1.610.000	49.493.344
1903	4.075.000	39.330.072	1.895.200	45.300.272

Размѣръ запасовъ ко времени закрытія навигаціи находится въ зависимости отъ многихъ, иногда случайныхъ, причинъ, напр., наступленія осеннихъ заморозковъ, и потому судить по запасамъ одного года о томъ, что въ этомъ году нефтяной рынокъ Нижняго расширился или сузился, нельзя; но если взять запасы за десять лѣтъ, то измѣненія ихъ даютъ право съ извѣстной степенью вѣроятности судить объ измѣненіяхъ

рынка. Въ этомъ отношеніи наблюдается слѣдующее: запасы на 1 ноября за десятилѣтіе въ милліонахъ пудовъ были:

	Года:				
	1892	1893	1894	1895	1896
	Года:				
	1897	1898	1899	1900	1901
Керосина:	2,8	2,7	2,3	1,2	1,7
	1,2	1,5	1,3	1,3	1,6
Нат. нефти:	1,1	1,2	2,1	1,8	2,9
	2,7	2,7	2,0	2,6	3,1
Мазут:	13,1	15,8	21,2	19,2	18,5
	24,5	25,0	25,9	25,2	27,4

Изъ ряда этихъ цифръ видно, что запасы керосина, хотя и съ колебаніями, изъ года въ годъ уменьшались; особенно это уменьшеніе замѣтно послѣ 1894 г., лишь въ 1903 г. замѣчается повышеніе; наоборотъ, въ запасахъ натуральной нефти и мазута съ теченіемъ времени наблюдается увеличеніе, достигающее наибольшей величины въ 1902 г.

Все количество поступающихъ въ Н.-Новгородъ нефтяныхъ продуктовъ распадается на три части. Часть ихъ отправляется воднымъ путемъ на вышележащія пристани, другая—большая, идетъ на мѣстное потребленіе и третья, самая значительная, составитъ вывозъ по жел. дорогѣ. Цифры вывоза изъ Н.-Новгорода воднымъ путемъ мы уже приводили; мы видѣли, что лишь какъ исключеніе за одинъ—два года цифра вывоза нефт. ост. превышала 10 милл. пуд. Въ общемъ, вывозъ нефт. остатковъ изъ Н.-Новгорода воднымъ путемъ долженъ быть признанъ незначительнымъ.

Къ волжскимъ пристанямъ, находящимся выше Н.-Новгорода, нефтяной грузъ приходитъ транзитомъ изъ Астрахани, такъ какъ распредѣленіе товара по пристанямъ крупными нефтепромышленными фирмами дѣлается еще до открытія навигацій при массовой отдачѣ фрахтовъ и, такимъ образомъ, въ теченіе навигаціи не встрѣчается уже необходимости отправлять товаръ къ означеннымъ пристанямъ еще изъ Н.-Новгорода; наоборотъ,

въ мелководныя навигаціи, при низкомъ горизонтѣ воды на верховыхъ перекатахъ, часть запоздавшихъ грузовъ, слѣдующихъ въ верховья Волги, выгружается въ нефтехранилища въ Н.-Новгородѣ. Въ 1898 г. отправлено изъ Н.-Новгорода водою 14,6 милл. пуд., въ 1899 г. водная отправка составила 13,8 милл. пуд.

Перейдемъ *къ мѣстному потребленію*. Контингентъ торгующихъ нефтяными продуктами въ Н.-Новгородѣ въ 1903 году составляли, главнымъ образомъ, крупныя нефтепромышленныя фирмы: Асадуллаева Шамси, Волжско-Каспійскаго Нефтепромышленнаго Общества, Восточнаго Общества Товарныхъ Складовъ, Торговый Домъ Барона Дельвига и К°, Общество „Мазутъ", Товарищество Бр. Нобель, Общество „Ока", Солинъ М. С., Чернонебовъ Я. С., и Товарищество „С. М. Шибаевъ и К°", всего 10 фирмъ. Спекулятивный товаръ для продажи имѣли: Блиновъ А. А., Демботъ Г. С., Маркова А. Н., Сергѣевъ А., Сергѣевъ Ф., Сироткинъ Д. В., Стахѣевъ И. Г., Черныхъ И. И. и Яргомскій П. Д.

Стаціонеры для продажи жидкаго топлива на пароходы въ районѣ Н.-Новгорода имѣли: Товарищество Бр. Нобель, Общество „Мазутъ", Солинъ М. С., Чернонебовъ Я. С., Черныхъ и Стахѣевъ.

Въ теченіе навигаціи 1903 года означенными фирмами сдано на пароходы для топлива нефтяныхъ остатковъ съ пристаней въ районѣ Н.-Новгорода:

Т-во Бр. Нобель .	2.420.000	пуд.
О-во „Мазутъ" . .	1.500.000	„
Солинъ М. С. . .	2.600.000	„
Чернонебовъ Я. С.	250.000	„
Стахѣевъ	200.000	„
Черныхъ	150.000	„
Итого . . .	7.120.000	пуд.

Цѣны на топливо для пароходовъ со сдачей на пристаняхъ въ Н.-Новгородѣ держались: партіонно 14½—15½ коп., мелочными количествами 15½—16½ коп., смотря по денежнымъ условіямъ. Для доставщиковъ Товарищества Бр. Нобель цѣна на топливо была установлена: основная въ Н.-Новгородѣ

16—16½ коп. за пудъ, а на другихъ пристаняхъ по расчету изъ этихъ цѣнъ.

Потребленіе жидкаго топлива для мѣстныхъ предпріятій приблизительно опредѣляется:

	Въ годъ	Въ навигацію
Башкирова М. Е. Т-во (мельница)*) .	250.000 пуд.	100.000 пуд.
Башкирова Я. Е. „ .	500.000 „	200.000 „
Бугрува Н. А. Т-во „ .	400.000 „	150.000 „
Дегтярева М. А. „ .	120.000 „	50.000 „
Моск.-Нпж. ж. д.	3.200.000 „	1.800.000 „
Нижегор. Т-во легкаго пароходства .	75.000 „	70.000 „
Нижегородская льнопрядильня**) . .	250.000 „	50.000 „
О-во электрическаго освѣщенія . . .	150.000 „	80.000 „
Сормовскіе заводы	2.500.000 „	1.800.000 „
Всего	7.545.000 пуд.	4.300.000 пуд.

Кромѣ того нефтеперегонными и нефтеобрабатывающими заводами потребляется въ круглыхъ числахъ до 6 милл. пудовъ.

Мѣстное потребленіе керосина отъ 300 до 400 тысячъ пуд. въ годъ.

Нижегородскій рынокъ, какъ сказано уже выше, обслуживаетъ фабричные районы: Московскій, Владимирскій, Иваново-Вознесенскій, Шуйскій и, частью, Ярославскій. Кромѣ того, на мѣстной биржѣ отмѣчались сдѣлки для Кинешемскаго и Костромского районовъ. Затѣмъ на нижегородской биржѣ въ крупныхъ размѣрахъ совершается продажа жидкаго топлива, со сдачей главнымъ образомъ,—въ Астрахани, и для прочихъ поволжскихъ пристаней. По офиціальнымъ свѣдѣніямъ, за первую половину 1903 года на биржѣ состоялось сдѣлокъ на продажу нефтяныхъ остатковъ: со сдачей въ навигацію этого года на 12 фут. астраханскомъ рейдѣ 1.500.000 пуд. въ Астрахани 7.780.000 пуд., въ Самарѣ 100.000 пуд., въ Н.-Новгородѣ 2.040.000 пуд., въ

*) Мельницы въ лѣтнее время останавливаются для ремонта—отъ 1½ до 2½ мѣсяцевъ.

**) Фабрика въ лѣтніе мѣсяцы уменьшаетъ производство и дѣлаетъ перерывъ работы на 2—3 мѣсяца.

Гузицахъ 120.000 пуд., въ Константиновскомъ заводѣ (близъ Ярославля) 130.000 пуд., въ Романовѣ-Борисоглѣбскѣ 120.000 пуд., на пароходы для топлива 3.890.000 пуд. и со сдачей въ Астрахани въ навигацію 1903 года 1.000.000 п., а всего 16.680.000 пуд. на сумму 2.042.200 руб. Во второй половинѣ 1903 г. отмѣчались сдѣлки на продажу мазута наличнаго и на будущую навигацію 1904 г.; всего по декабрь продано: со сдачей въ Н.-Новгородѣ до 2.000.000 пуд., въ Астрахани до 6.500.000 пуд., на 12 фут. астраханскомъ рейдѣ 3.000.000 пуд., въ Кинешмѣ 320.000, въ Гороховцѣ, Владимирской губ., 80.000 пуд. и на пристани Липня (на р. Окѣ) 100.000 пуд., а всего 12.000.000 пудовъ.

Независимо отъ сдѣлокъ, совершаемыхъ на нижегородской биржѣ, рынокъ снабжаетъ фабричные районы по продажамъ, заключаемымъ въ Москвѣ и внѣ биржи по частнымъ условіямъ.

Для желѣзныхъ дорогъ въ 1903 году, съ торговъ, были взяты слѣдующія поставки:

Московско-Курской ж. д. партія въ 14.000.000 пуд. со сдачей ст. Нижній: Нобель 8.000.000 п. по 16 коп., Т-во Шибаева 3.000.000 п. по $15^7/_{10}$ к., и Волжско-Каспійское О-во 3.000.000 пуд. по $15^3/_4$ к.

Партія въ 8.000.000 пуд. для Николаевской ж. д. съ торговъ на одинъ годъ утверждена за Обществомъ „Мазутъ“ по $16^1/_4$ коп.—ст. Нижній.

Для Обуховскаго завода, со сдачей на ст. Колпино, партія въ 2.700.000 пуд. утверждена за Товариществомъ Бр. Нобель по $26_{,89}$ коп.

Товариществомъ Бр. Нобель взята поставка топлива для морского вѣдомства въ 4.500.000 пуд. на Рыбинскъ по $17^1/_2$ к.

Наконецъ, на торгахъ Самаро-Златоустовской ж. д., поставка жидкаго топлива для нуждъ этой дороги утверждена: за Восточнымъ Обществомъ 3.500.000 пуд., О-вомъ „Мазутъ“— 2.000.000 п. и Т-вомъ Бр. Нобель 700.000 п. со сдачей въ Самарѣ по $12^7/_8$ коп. и для Уфы Нобель 450.000 пуд. по $18^1/_2$ коп.

Отправки нефт. прод. изъ Н.-Новгорода жел.-дор. путемъ.

Отправки изъ Н.-Новгорода нефтяныхъ продуктовъ *по желѣзной дорогѣ* выражались по годамъ въ слѣдующихъ цифрахъ (тысячи пудовъ):

Годы	Нефти и нефт. остатковъ	Керосина
1893	2.171,9	2.773,6
1894	16.045,6	2.611,9
1895	15.706,0	2.902,7
1896	18.656,9	2.662,1
1897	28.922,3	2.842,6
1898	24.026,5	2.774,6
1899	20.361,0	3.193,0
1900	23.298,0	2.721,0
1901	26.749,0	2.621,0
1902	27.179,0	2.199,0
1903	25.254,9	2.285,8

Какъ видно изъ таблицы, желѣзно-дорожныя отправки керосина за все десятилѣтіе рѣзко не колебались, тогда какъ отправки нефти и нефт. остатковъ знали два скачка въ 1894 и 1897 гг., пріобрѣтая съ этого времени устойчивый характеръ. По пятилѣтіямъ среднія за годъ отправки составятъ тыс. пуд.: нефти и нефт. остатки: 16.300,5, для 1893—1897 и 24.322,7 для 1898—1902, керосина 2.758,6 и 2.701,7.

Керосинъ въ зимніе мѣсяцы по желѣзной дорогѣ изъ Н.-Новгорода направляется, главнымъ образомъ, въ Москву, которая для него служитъ центральнымъ распредѣлительнымъ рынкомъ и ведетъ болѣе крупную торговлю освѣтительнымъ матеріаломъ въ своемъ районѣ. Незначительная часть изъ отправленныхъ изъ Н.-Новгорода партій расходится на попутныя станціи Московско-Нижегородской ж. д. линіи. Н.-Новгородъ оперируетъ съ керосиномъ, преимущественно, въ навигаціонное время, когда представляется возможность отпуска товара въ суда наливомъ и отправки его водными путями въ районы, которые не имѣютъ желѣзнодорожныхъ сообщеній съ центрами этой торговли. Крупныхъ партіонныхъ сдѣлокъ по продажѣ керосина на мѣстной биржѣ бываетъ очень мало. Торговля керосиномъ въ Н.-Новгородѣ въ большинствѣ случаевъ идетъ мелочная, за наличный расчетъ.

Сырая нефть и нефтяные остатки вывозятся изъ Нижняго на станціи различныхъ желѣзныхъ дорогъ, расположенныя около Москвы, и въ районъ, примыкающій къ Московскому съ запада.

Самыя крупныя поставки сырой нефти и мазута производятся на станціи Москва, Петербургъ, Кусково, Богородскъ, Глухово и Орѣхово.

На эти станціи доставлялись:

	1893	1894	1895	1896	1897	Средн. за 5 л.	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 5 л.	Средн. за 10 л.
На Москву:													
Изъ Нижняго	11.136	6.621	6.282	7.493	13.613	9.029	11.785	11.190	13.628	18.927	15.500	14.206	6.618
Изъ друг. мѣстъ . . .	8.771	11.400	12.202	13.753	12.878	11.797	14.351	18.041	17.637	14.835	13.667	15.706	13.751
На Петербургъ:													
Изъ Нижняго	407	428	1.292	882	2.149	1.031	1.488	695	281	287	1.335	817	924
Изъ друг. пунктовъ . .	54	802	3.206	4.556	3.133	2.341	4.427	6.379	11.428	11.759	11.211	9.041	5.691
На Кусково, М. Н. ж. д.:													
Изъ Нижняго	494	403	256	870	885	582	945	1.089	1.074	1.173	1.264	1.109	845
Изъ друг. пунктовъ . .	—	—	159	1	8	—	105	95	4	150	57	83	—
На Глухово:													
Изъ Нижняго		1.376	1.513	1.649	1.835	1.275	1.666	1.808	1.959	1.849	1.585	1.783	1.524
Изъ друг. пунктовъ . .	—	—	—	48	5	10	2	10	20	115	235	75	43
На Орѣхово:													
Изъ Нижняго	2.518	2.468	2.420	3.244	2.864	2.703	3.007	2.524	2.305	1.177	1.673	2.137	2.420
Изъ друг. пунктовъ . .	18	8	6	5	19	11	6	5	16	640	120	157	84
На Богородскъ:													
Изъ Нижняго	2.426	859	884	827	707	1.140	651	607	641	548	583	606	873
Изъ друг. пунктовъ . .	34	1	4	5	4	10	2	5	17	54	130	29	20

Изъ этой таблицы мы видимъ, что для всѣхъ поименованныхъ станцій назначенія, за исключеніемъ Москвы и С.-Петербурга, Нижній играетъ роль единственной станціи отправленія. Изъ другихъ пунктовъ поступаетъ сюда самое незначительное количество груза. Что-же касается Москвы и С.-Петербурга, то поставки изъ Нижняго въ Москву составляютъ въ среднемъ около 50% всѣхъ доставокъ, а въ Петербургъ около 17%,— причемъ значеніе Нижняго для Петербурга и абсолютно и относительно падаетъ, а для Москвы,—выростаетъ абсолютно, падаетъ относительно.

Сравнительно менѣе значительныя поставки нефти и мазута изъ Нижняго производятся на станціи желѣзныхъ дорогъ: Московско-Казанской, Московско-Ярославско-Архангельской, Николаевской и Московско-Курской, главнымъ образомъ, на ст. Вичугу, Середу, Иваново, Кохму, Шую, Вышній Волочекъ, Тверь, Химки, Подольскъ, Тулу.

Доставки въ эти пункты характеризуются слѣд. цифрами:

на Вичугу—въ среднемъ	за пятилѣтіе	1898—1902 г.	— 11	т. п.
на Иваново	„	„	—198	т. п.
на Кохму	„	„	—292	т. п.
на Шую	„	„	— 75	т. п.

Въ пятилѣтіе 1893—1897 гг. эти пункты получали въ годъ въ среднемъ менѣе 10 тыс. пуд.

Остальныя изъ вышеперечисленныхъ станцій получали значительное количество нефтяныхъ остатковъ и въ пятилѣтіе 1898—1902 г., такъ;

Выш. Волочекъ	получалъ въ среднемъ	въ пятилѣтія	1893—1897 г.	— 41	т. п.
			1898—1902 г.	— 30	„
Тверь	„	„	1893—1896 г.	— 59	„
			1898—1902 г.	—702	„
Подольскъ	„	„	1893—1897 г.	— 63	„
			1898—1902 г.	—229	„
Тула	„	„	1893—1897 г.	— 84	„
			1898—1902 г.	—307	„

Что касается стоимости доставки, до главнѣшихъ пунктовъ назначенія, отъ Астрахани, то она опредѣляется слѣд. образомъ, (въ коп. съ пуда:)

	Чрезъ Нижній			Чр. Ярославль			Чр. Саратовъ			
	Фр.	Тар.	Итого	Фр.	Тар.	Итого	Фр.	Тар.	Итого	
До Москвы	5,1	6,62	11,72	6,1	5,14	11,24	2,1	10,28	12,38	Въ вагонахъ частныхъ отправител.
„ Петерб.	5,1	11,26	16,36	6,1	7,99	14,09	2,1	14,08	16,18	
„ Тулы	5,1	8,33	13,43	6,1	7,22	13,42	2,1	9,19	11,29	
„ В.Волоч.	5,1	9,13	14,23	6,1	6,54	12,64	2,1	13,58	15,68	

Для Москвы Нижнему конкурентомъ является Ярославль, для Петербурга—Саратовъ, для Тулы—Ярославль и Саратовъ, для В. Волочки—Ярославль.

Главнѣйшими станціями назначенія для кероснна, идущаго изъ Нижняго, являются: Москва, Петербургъ, Владимиръ и др.

На эти станціи доставлялось:

	1893	1894	1895	1896	1897	Ср. за 5 л.	1898	1899	1900	1901	1902	Ср. за 5 л.	Ср. за 10 л.
Въ Москву.													
Изъ Нижн.-Новг.	453	283	519	746	738	576	780	459	960	796	434	646	596
„ друг. пункт.	1.712	1.698	1.635	1.361	1.848	1.651	1.610	2.112	1.351	1.640	1.639	1.670	3.321
Въ С.-Петербургъ.													
Изъ Нижн.-Новг.	588	944	719	570	794	724	694	959	690	622	556	704	714
„ друг. пункт.	783	2.211	325	3.095	2.988	1.899	2.973	2.493	3.141	3.361	3.222	3.038	2.469
Во Владикавказъ.													
Изъ Нижн.-Новг.	101	103	108	104	102	103	117	106	100	94	89	101	102
„ друг. пункт.	—	—	1	—	10	—	—	—	4	2	11	—	—

Мы видимъ, такимъ образомъ, что доставки керосина изъ Нижняго въ Петербургъ и Москву, составляя для Петербурга въ среднемъ около 1/4 всѣхъ доставокъ, а для Москвы—1/6 ихъ, мало измѣняются по своимъ абсолютнымъ цифрамъ. Но отно-

сительное значеніе Нижняго-Новгорода для Москвы и для Петербурга замѣтно падаетъ.

Что касается Владимира, то онъ пользуется исключительно керосиномъ, идущимъ изъ Нижняго, и при томъ постоянно въ одномъ и томъ же количествѣ—около 100 тыс. въ годъ.

Въ такомъ же отношеніи къ Нижнему находятся и другія станціи, расположенныя на линіяхъ Московско-Нижегородской ж. дороги, въ предѣлахъ отъ Нижняго до Москвы. Важнѣйшей изъ нихъ является ст. Орѣхово, получающая въ годъ 50 т. пуд.

Выходящій изъ Нижняго-Новгорода керосинъ поступаетъ кромѣ того на станціи Московско-Яросл.-Архангельской, Николаевской, Петерб.-Варшавской, Риго-Орловской, Балтійской, Московско-Брестской.

На важнѣйшія станціи этихъ дорогъ доставлялось:

	Средн. за 5 лѣтъ	
	93—97	98—902
	тысячи	пудовъ
Сергіево, М.-Я.-А.	10	— *)
Иваново, М.-Я.-А.	63	9
В. Волочекъ, Ник.	6	—
Тверь, Ник.	24	—
Клинъ, Ник.	23	4
Нарва, Балт.	20	8
Юрьевъ, Балт.	19	6
Ревель, Балт.	39	21
Ковно, С.-П.-Варш.	17	15
Минскъ, М.-Бр.	20	34
Орша, М.-Бр.	40	43
Вязьма, М.-Бр.	22	7
Смоленскъ, М.-Бр.	21	11
Витебскъ, Р.-Ор.	47	71
Полоцкъ. Р.-Ор.	11	22

*) Доставлялось менѣе 10 тыс. пуд.

Такимъ образомъ, для станцій, расположенныхъ къ сѣверу отъ Риго-Орловской дороги, значеніе Нижняго падаетъ, а для станцій, находящихся южнѣе, возрастаетъ.

Что касается стоимости доставки керосина отъ Астрахани чрезъ Нижній до главныхъ станцій назначенія и до конечныхъ пунктовъ района, то она опредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Стоимость доставки чрезъ три главнѣйшіе пункта отправленія въ коп. съ пуда.

Отъ Астрахани	Чр. Н.-Новгор.			Чр. Ярославль			Чр. Саратовъ		
	Фрах.	Тар.	Всего	Фрах.	Тар.	Всего	Фрах.	Тар.	Всего
До Москвы. .	7,6	20,02	27,62	9,1	17,36	26,46	3,1	24,52	27,62
„ Петербурга	7,6	24,45	32,05	9,1	23,12	32,22	3,1	29,13	32,23
„ Ковно . .	7,6	33,79	41,39	9,1	30,69	39,79	3,1	36,00	39,1
„ Минска . .	7,6	29,17	36,77	9,1	26,34	35,44	3,1	33,11	36,21

Стоимость доставки чрезъ Нижній оказывается для Петербурга и Москвы почти равной стоимости доставки чрезъ Саратовъ; чрезъ Ярославль дешевле для Москвы и дороже для Петербурга.

Оборудованіе станціи отправленія (Н.-Новгорода) и промежуточныхъ станцій назначенія средствами перевозки.

Подвижной составъ подъѣздныхъ путей къ нижегородскимъ пристанямъ за рядъ лѣтъ выражался слѣдующими цифрами:

Въ 1898 году . . было 2.093 ваг.-ц.
„ 1899 „ . . . „ 2.060 „
„ 1900 „ . . . „ 2.039 „
„ 1901 „ . . . „ 2.165 „
„ 1902 „ . . . „ 4.425 „
„ 1903 „ . . . „ 2.284 „

Чрезвычайное увеличеніе количества перевозочныхъ средствъ на мѣстной желѣзнодорожной линіи для наливныхъ грузовъ совпадаетъ съ рѣзкимъ повышеніемъ привоза этого груза къ здѣшнимъ пристанямъ; но потребность нижегородскаго рынка едва-ли вызывала притокъ къ нему излишняго нефтяного груза;

скорѣе всего этотъ излишекъ являлся балластомъ, выброшеннымъ сюда съ главныхъ рынковъ (изъ Баку вслѣдствіе переполненія товаромъ послѣднихъ, въ моментъ угнетенія и безпримѣрнаго паденія цѣнъ).

Въ памятный для нефтяной промышленности, по колебанію цѣнъ и азарту спекуляціи, 1901 г., когда цѣны на жидкое топливо въ Н.-Новгородѣ съ 17 коп. были доведены до 28³/₄ коп. за пудъ, спекуляціей увлекались даже такіе нижегородцы, которые въ прежніе годы дѣлъ съ нефтяной промышленностью не имѣли; расчетъ на легкую наживу втянулъ многихъ въ крупныя покупки товара въ Астрахани на навигацію 1902 года. Затѣмъ, стремительное паденіе цѣнъ, послѣдовавшее въ началѣ 1902 года. и громадное переполненіе нефтью и ея продуктами бакинскаго и астраханскаго рынковъ заставили нефтепромышленныя фирмы увеличить вывозъ на Волгу, результатомъ котораго и явился 20-ти милліонный излишекъ въ Н.-Новгородѣ. Въ силу необходимости, для болѣе успѣшнаго распредѣленія такого громаднаго количества топлива по потребительскимъ рынкамъ, конечно, пришлось увеличить число вагоновъ-цистернъ на подъѣздныхъ путяхъ, что и констатируется статистикой за 1902 годъ: въ этомъ году подвижной составъ Нижегородской ж. д. былъ доведенъ до 4.425 вагоновъ, приписанныхъ къ мѣстному парку.

Болѣе крупныя нефтеторгующія фирмы въ Н.-Новгородѣ для перевозки товаровъ по желѣзной дорогѣ пользуются своими и арендованными вагонами, вслѣдствіе чего здѣсь образовался даже особый вагонный промыселъ разныхъ предпринимателей, отдающихъ цистерны въ арендное содержаніе нефтепромышленникамъ.

Условія на аренду вагоновъ-цистернъ, обыкновенно, заключаются на срокъ отъ 1 до 3-хъ лѣтъ. Цѣны на годичный срокъ котируются, смотря по требованію и настроенію рынка, отъ 200 до 225 руб. въ лучшихъ случаяхъ и отъ 150 до 160 руб.—въ тихое время. Кратко-срочныя аренды встрѣчаются рѣдко; въ экстренныхъ случаяхъ, для спѣшной доставки проданныхъ партій товара, помѣсячно за вагоны платятъ отъ 35 до 40 руб.— при емкости вагоновъ въ 840 пуд. мазута. Во всѣхъ случаяхъ аренды, ремонтъ цистернъ (до 40 руб. въ годъ на вагонъ) относится на счетъ владѣльцевъ. Продажныя цѣны на вагоны-

цистерны въ 1893 году въ Н.-Новгородѣ колебались: за подержанные—отъ 1.000 до 1.300 руб. и за новые отъ 1.450 до 1.600 руб. за вагонъ.

7. Ярославль.

Находясь въ 262 верстахъ отъ Москвы, центра московскаго промышленнаго района—одного изъ крупныхъ потребителей нефтяныхъ продуктовъ—Ярославль является важнымъ пунктомъ отправленія этихъ продуктовъ и сильнымъ конкурентомъ въ этомъ отношеніи для другихъ волжскихъ пристаней,—главнымъ образомъ, для Н.-Новгорода, настолько сильнымъ, что та или иная тарифная политика можетъ сыграть рѣшающую роль въ борьбѣ за право первенства.

Городъ Ярославль расположенъ на правомъ берегу Волги при впаденіи рѣки Которосли. Уже въ XVIII вѣкѣ водворилась въ немъ фабрично-заводская промышленность, но особенно усилилось устройство фабрикъ въ Ярославлѣ съ открытіемъ (14 окт. 1871 г.) Моск.-Ярославской ж. д., непосредственно соединившей Ярославль съ московскимъ фабричнымъ райономъ. Изъ имѣющихся въ городѣ фабрикъ и заводовъ наиболѣе важны: бумагопрядильныя, табачныя и спичечныя фабрики, мукомольныя мельницы, лѣсопильные и свинцово-бѣлильные заводы.

Несмотря на такое значеніе Ярославля въ дѣлѣ снабженія нефтяными продуктами промышленныхъ районовъ, этотъ городъ до сихъ поръ не обзавелся затономъ спеціально для нефтяныхъ продуктовъ, и потому нефтяныя суда на зимовку должны уходить въ общій затонъ на р. Которосли, а часто, за недостаткомъ мѣста въ общемъ затонѣ, оставаться безъ прикрытія. Такихъ судовъ оказалось много, напр., въ 1898 г. благодаря раннимъ заморозкамъ. Нефтяная пристань, расположенная ниже города, начиная съ 5 версты по 9, не имѣетъ необходимыхъ для защиты судовъ сооруженій, а между тѣмъ число нефтяныхъ судовъ, остающихся на зимовку въ общемъ затонѣ на р. Которосли достигаетъ большой величины.

Предположеніе объ устройствѣ зимней стоянки для судовъ въ р. Которосли у г. Ярославля возникло еще въ 1884 г., но первыя смѣтныя предположенія объ устройствѣ здѣсь защищен-

наго отъ ледохода затона были составлены городскимъ управленіемъ лишь послѣ разрѣшенія вопроса о соединеніи Вологды и Архангельска, а также Рыбинска и Ярославля желѣзнодорожными путями. При посѣщеніи Ярославля министр. пут. сообщ. въ 1898 г., ему были представлены означенныя предположенія. Ознакомившись съ мѣстными условіями, князь М. И. Хилковъ призналъ ихъ весьма благопріятными не только для приспособленія Которосли къ безопасной зимовкѣ судовъ, но и для устройства въ поймѣ этой рѣки порта, оборудованнаго рельсовыми путями. Вслѣдствіе этого въ 1900 г. инженеромъ Чубинскимъ былъ составленъ въ нѣсколькихъ варіантахъ проектъ устройства гавани въ Ярославлѣ. Инженерный совѣтъ, разсмотрѣвъ проектъ, одобрилъ, за нѣсколькими измѣненіями, варіантъ, по которому водная площадь гавани опредѣляется въ 56,83 десятины и можетъ вмѣщать около 650 судовъ. Стоимость этихъ работъ исчислена въ 1.500.000 р. Съ своей стороны городское управленіе возбудило ходатайство о разрѣшеніи правительства на изъятіе рѣки Которосли изъ числа судоходныхъ рѣкъ Имперіи, а для покрытія затратъ на устройство порта и на содержаніе его въ исправности предполагало взимать за зимовку судовъ въ будущемъ портѣ, за входъ судовъ и плотовъ въ лѣтнее время и за разгрузку и нагрузку ихъ въ портѣ—плату по таксѣ, утвержденной правительствомъ. Въ настоящее время, когда пишутся эти строки, дѣло дальше смѣтъ, ходатайствъ и предположеній не пошло.

Общее число *резервуаровъ* для всѣхъ торгующихъ въ Ярославлѣ фирмъ въ навигацію 1903 года равнялось 43, съ общей емкостью въ 6.332.700 пуд. Въ это число, кромѣ резервуаровъ, находящихся у пристани, вошли и резервуары, расположенные на лѣвой сторонѣ р. Волги у ст. Урочь (числомъ 4), а также 2 резервуара торг. дома Никиты Понизовкина съ С-ми, которые находятся выше города, въ разстояніи 1/2 версты. Кромѣ того у Моск.-Яр.-Арх. жел. дор. имѣется 1 резервуаръ для нефти въ 25.000 пуд. и 1 мѣрникъ на 1.400 пуд. По принадлежности резервуары распредѣляются такъ:

Владѣльцы	Число резервуар.	Чѣмъ занятъ	Емкость одного резервуара пуд.	Общая емкость пуд.
Рагозинъ и К° . .	1	Керосиномъ	105.000	105.000
О-во „Мазутъ“ . .	4	„	200.000	800.000
„ . .	1	„	60.000	60.000
„ . .	3	Мазутомъ	200.000	600.000
Т-во „Шибаевъ и К°“	1	Керосиномъ	200.000	200.000
„ . .	2	„	150.000	300.000
„ . .	2	„	60.000	120.000
Г. С. Демботъ . .	2	„	225.000	650.000
„ .	1	„	200.000	
Восточное О-во . .	4	„	250.000	1.000.000
„ . .	2	Нат. нефтью	200.000	400.000
Асадуллаевъ . . .	4	Мазутомъ	250.000	1.000.000
Волжско-К. О-во . .	2	Керосиномъ	220.000	440.000
Т-во Бр. Нобель . .	1	„	49.200	49.200
„ . .	1	?	280.000	452.500
„ . .	1	„	136.000	
„ . .	1	„	11.500	
„ . .	2	„	9.500	
„ . .	2	„	2.000	
„ . .	1	„	650	
„ . .	2	„	400	
„ . .	1	„	550	
Понизовкинъ съ С-ми	1	Керосиномъ	58.000	156.000
„	1	„	98.000	

Устройство *мазутныхъ ямъ* здѣсь, какъ и всюду, отличается примитивностью. Ямы вырыты въ землѣ, обложены глиной и утрамбованы; по стѣнамъ, кромѣ того, у Прохоровской м-ры и Шибаева выложены деревяннымъ частоколомъ; крыты онѣ толемъ. Общее число ямъ въ Ярославлѣ 16 съ емкостью въ 26.150.000 пуд., изъ нихъ 4 ямы, принадлежащія Т-ву Прохоровской М-ры (1), Сѣверному Лѣсопромышленному О-ву (1) и желѣзной дорогѣ (2), эксплоатируются ими для своихъ нуждъ. Такимъ образомъ, общая емкость всѣхъ хранилищъ въ Ярославлѣ (резервуаровъ и ямъ) выразится цифрой 32.482.700 пуд. Распредѣленіе ямъ по потребителямъ видно изъ слѣдующей таблицы:

Потребители	Число ямъ	Емкость одной ямы	Общая емкость
Волжско-Касп. О-во	1	950.000	950.000
Т-во Бр. Нобель . .	1	1.000.000	8.500.000
„ . .	1	2.000.000	
„ . .	1	2.500.000	
„ . .	1	3.000.000	
Дембоъ	1	1.000.000	1.000.000
Прохоровская М-ра	1	1.100.000	1.100.000
М.-Яр. Арх. ж. д. .	2	1.200.000	2.400.000
Т-во „Шибаевъ и К°"	1	1.900.000	4.400.000
„	1	2.500.000	
О-во „Мазутъ" . .	1	1.200.000	4.500.000
„ . .	1	1.500.000	
„ . .	1	1.800.000	
Восточное О-во . .	1	2.500.000	2.500.000
Сѣвер. Лѣсопр. О-во	1	800.000	800.000

Распредѣленіе ямъ по фактическимъ владѣльцамъ и притомъ независимо отъ того, находятся ли онѣ на собственной или арендуемой землѣ, представится такъ:

Владѣльцы	Число ямъ	Емкость одной	Общая емкость
Моск.-Кавк. нефтепр. О-во	1	1.100.000	1.100.000
О-во „Ока"	1	1.000.000	1.000.000
Восточное О-во	1	2.500.000	2.500.000
М.-Яр.-Арх. ж. д.	2	1.000.000	12.000.000
„	1	2.000.000	
„	2	2.500.000	
„	1	3.000.000	
О-во „Мазутъ"	1	1.200.000	4.500.000
„	1	1.500.000	
„	1	1.800.000	
Т-во „Шибаевъ и К°"	1	1.900.000	1.900.000
Волжско-Касп. О-во	1	950.000	950.000
Демботъ	1	1.000.000	1.000.000
Сѣв. Лѣсопр. О-во	1	800.000	800.000

Г-нъ Байбородинъ хотя и ведетъ торговлю мазутомъ, но хранилищъ на сушѣ не имѣетъ. Чтобы закончить рѣчь о хранилищахъ, намъ остается сказать еще объ оборотахъ складовъ. Какъ общее правило *обороты складовъ* въ Ярославлѣ не превышаютъ 1—2 раза. По отдѣльнымъ фирмамъ склады дѣлаютъ 1 оборотъ у Рагозина, Манташева (Демботъ), Волжско-Каспійскаго О-ва (для керосина), у Понизовкина, Байбородина; 1,25 (приблизительно)—у Т-ва „Шибаевъ и К°" (для мазута), Асадуллаева, Т-ва Прохоровской М-ры; 1,5 раза у Т-ва Бр. Нобель, 2 раза—у О-ва „Мазутъ", Т-ва „Шибаева и К°" (для керосина), Волжско-Каспійскаго О-ва (для мазута) и лишь у Восточнаго О-ва цифра оборота склада для 1902 г. получилась равной 3,18 (7.957.662 : 2.500.000).

Въ какомъ положеніи находится оборудованіе складовъ въ Ярославлѣ, мы сейчасъ увидимъ, предварительно сказавъ о

баржахъ-нефтянкахъ, которыя служатъ какъ бы переходомъ отъ хранилищъ къ нефтекачкамъ, ибо являются (оставаясь перевозочными средствами) то исключительно въ роли хранилищъ, то вмѣстѣ съ тѣмъ и въ роли нефтекачекъ; мы будемъ поэтому говорить о нихъ и нефтекачкахъ вмѣстѣ.

Мы отмѣтили выше, что Байбородинъ, ведя торговлю нефтяными продуктами, ни ямъ, ни резервуаровъ не имѣетъ,—ихъ замѣняютъ ему 6 баржъ съ грузоподъемной силой отъ 120.000—150.000 п. Въ теченіе навигаціи онѣ доставляютъ мазутъ изъ Астрахани и затѣмъ по мѣрѣ спроса на мазутъ опоражниваются. Зимою—пустыя или съ грузомъ—онѣ остаются въ Которосли. Кромѣ Байбородина 1 баржа (съ 1 камерономъ), емкостью въ 250.000 п., есть у Асадуллаева. Г. Лельковъ въ своей справочной книжкѣ опредѣляетъ число баржъ-нефтянокъ въ 14, но это потому, что по всѣмъ видимостямъ онъ включилъ въ ихъ число и паровыя нефтекачки, устроенныя на баржахъ, которыя мы разсматриваемъ отдѣльно вмѣстѣ съ нефтекачками береговыми.

Нефтекачки, устроенныя на баржахъ, служатъ для перекачиванія нефтяныхъ продуктовъ, поступающихъ на пристань, въ склады. Назначеніе береговыхъ нефтекачекъ—перекачиваніе изъ хранилищъ въ цистерны.

Число тѣхъ и другихъ въ навигацію 1903 г. было 15—8 на баржахъ и 7 береговыхъ. Изъ нихъ принадлежали:

Владѣльцы	Число паровыхъ нефтекачекъ		Всего
	На баржахъ	Берегов.	
Т-ву Прохор. М-ры .	1	1	2
О-ву „Мазутъ" . .	1	1	2
Т-ву „Шибаевъ и К°"	1	1	2 (съ 3 камер.)
Ш. Асадуллаеву . .	1 (съ камер.)	1	2 (съ 1 камер.)
Волжско-Касп. О-ву	2	1	3 (съ 1 камер.)
М.-Яр.-Арх. ж. д. .	—	1	1
Т-ву Бр. Нобель . .	1	1	2

На ряду съ береговыми паровыми нефтекачками перекачиваніе нефтяныхъ продуктовъ (исключительно керосина) производится и ручными насосами (насколько въ сравненіи съ паровыми производительно—это другой вопросъ).

Въ связи съ нефтекачками стоитъ и оборудованіе пристани *трубопроводами,* какъ для передачи продуктовъ съ пристани въ хранилища, такъ и изъ этихъ послѣднихъ въ вагоны—цистерны.

Главныхъ трубопроводовъ для перекачки керосина и мазута изъ баржъ въ хранилища на склады имѣется въ Ярославлѣ 15. Діаметръ ихъ колеблется отъ 3,5″ до 7 5/8″ а производительность въ часъ отъ 1.500 до 6.000 п. для керосина и отъ 4.000 до 15.000 п. для нефтяныхъ остатковъ.

Общая производительность въ часъ до 35.000 пуд. для керосина и отъ 45.000 до 50.000 п. нефтяныхъ остатковъ. Владѣльцами трубопроводовъ являются:

Владѣльцы	Число трубопроводовъ для перекачки		Діаметръ (въ дюймахъ)	Производительность (въ часъ пудовъ)	Длина
	Керосина	Мазута			
О-во „Мазутъ“ . .	1	—	3,5″	до 5.000	—
„ . .	—	1	5″	„ 5.000	—
Т-во Пр. М-ры . .	—	1	5″	„ 4.000	—
Рагозинъ и К° . . .	1	—	4″	„ 1.500	—
Т-во „Шибаевъ и К°“	—	1 (№ 1)	6″	„ 6.000	623 фута до ямы
„	1 (№ 2)	—	5″	„ 3.500	1.330 фут. до резерв.
„	1 (№ 8)	—	4″	„ 5.000	1.117 фут.
Дембо тъ	1	—	5″	„ 6.000	—
Асадуллаевъ . . .	—	1	7 5/8″	12.000—15.000	—
Волжско-Касп. О-во	1	—	4″	до 5.000	—
„	—	1	6″	„ 6.000	—
Понизовкинъ . . .	1	—	5″	„ 4.000	—
Байбородинъ . . .	—	1	6″	„ 8.000	

Кромѣ того у Т-ва Бр. Нобель имѣются 2 главныхъ трубопровода по 5″, но оба ли они перекачиваютъ мазутъ или одинъ мазутъ, другой керосинъ—неизвѣстно. У Моск.-Яр.-Арх. ж. д. также есть 2 трубопровода діаметромъ 4″ и 5″.

Въ какой степени распространена въ Ярославлѣ та или другая *аренда* и на какихъ условіяхъ, видно изъ слѣдующаго:

Хранилища въ аренду сдаютъ: 1. Демботъ сдаетъ О-ву „Манташевъ и К°“, которое совсѣмъ не имѣетъ своихъ хранилищъ. Условія сдачи въ аренду: перевозка изъ Баку на судахъ Дембота, храненіе и нагрузка въ вагоны-цистерны его же, „Шибаевъ и К°“ съ 1899—1902 гг. сдавало свои хранилища (5 рез. и 2 ямы) въ аренду О-ву „Мазутъ“, но съ 1903 г. эксплоатируетъ свои хранилища для своихъ торговыхъ оборотовъ. 2. М.-Яр.-Арх. жел. дор. сдаетъ въ аренду 3 ямы Т-ву Бр. Нобель и 1 яму и 1 рез. Т-ву „Шибаевъ и К°“. По условію, заключенному съ Т-вомъ Бр. Нобель въ 1901 г. на 5 лѣтъ къ нему переходятъ въ аренду 3 ямы со всѣми къ нимъ техническими приспособленіями, общими для всѣхъ трехъ ямъ, какъ то: нефтепроводомъ и понтономъ съ установленными на немъ котлами и насосомъ для перекачки нефт. остатковъ, какъ изъ баржи въ ямы, такъ и изъ ямъ въ вагоны-цистерны. Т-во Бр. Нобель уплачиваетъ за яму, емкостью въ 2.500.000 п. 3.500 р. въ годъ, за яму въ 2.000.000 п.—4.200 р. и за яму въ 3.000.000 п.—4.900 р. Ремонтъ ямъ, камерона, машинъ въ случаѣ надобности долженъ производиться подъ наблюденіемъ агента дороги за счетъ Т-ва Бр. Нобель.

По условію 1900 г. съ Т-вомъ „Шибаевъ и К°“ яма, емкостью въ 2.500.000 п., и резервуаръ въ 150.000 п. сданы въ аренду на 4 года по цѣнѣ 10.000 р. въ годъ. Ремонтъ ямы за счетъ дороги.

Земля подъ склады арендуется большею частью у города Ярославля, жел. дор., и отчасти у частныхъ лицъ. По свѣдѣніямъ изъ „Приложенія № 1 къ смѣтѣ городскихъ доходовъ и расходовъ городской думы на 1904 г.“ отъ 1892 по 1901 г. включительно плата стояла отъ 4,0 до 4,1 коп. за кв. сажень. Съ 1902 г. плата въ одномъ случаѣ была повышена до 6,4 коп., въ другомъ до 12 коп. за 1 кв. саж. По контрактамъ, заключеннымъ въ 1903 г. плата повышена до 12,5, а по смѣтѣ доходовъ на 1904 г. для О-ва „Мазутъ“ цѣна повышена до 20 коп.

Наконецъ, по заявленію Асадуллаева объ арендѣ трехъ десятинъ, коммисія, устанавливавшая арендную плату, сдѣлала заключеніе о сдачѣ ему (Асадуллаеву) 3 десятинъ съ платою по 300 руб. въ годъ за 1 дес. до 1907 г., т. е. по $12{,}5$ к. за кв. саж., а съ 1907 г. по 500 руб. за 1 дес., т. е. по 20 к. за кв. саж. Въ общемъ арендная плата за городскую землю имѣетъ тенденцію за послѣднее время повышаться. Но все же цѣны эти ниже арендныхъ цѣнъ за землю подъ склады у частныхъ лицъ. Такъ, Рагозинъ и К° за аренду 1 дес. платитъ Сѣв.-Лѣсопром. О-ву 1.200 р., т. е. 50 коп за кв. саж., Торг. домъ Понизовкинъ С-я за 1 дес., арендуемую у Хлудовыхъ, платитъ 2.000 р., въ годъ, т. е. $83{,}3$ коп. за кв. саж. (!). Срокъ аренды земли у города въ большинствѣ случаевъ 12 лѣтъ, съ исключеніями, въ одномъ случаѣ 6 лѣтъ, въ другомъ—30 л. Помѣщаемъ здѣсь таблицу изъ „Приложенія № 1 къ смѣтѣ городскихъ расходовъ и доходовъ на 1904 г. объ арендѣ земли“:

Участки, сдаваемые подъ устройство нефтяныхъ резервуаровъ, ямъ и керосиновыхъ баковъ на Дядьковскомъ лугу (около ст. „Вѣтка“).	Количество земли, сданной въ аренду	Назначено было доход. къ поступл. въ 1903 г.		Предполагается къ поступленію въ 1904 г.		На какой срокъ сдана земля
		руб.	к.	руб.	к.	
Т-ву Бр. Нобель . .	6 дес. 234¹/₃ кв. с.	1.765	35	1.829	29	Съ 1 янв. 1902 г. по 1 „ 1932 „
Управленію М.-Яр.-Арх. ж. д.	7 д. 1.325 кв. с.	800	—	800	—	Съ 1 іюля 1894 г. по 1 „ 1924 „
	2 д. 2.011 кв. с.	436	—	851	38	Съ 1 янв. 1902 г. на 12 лѣтъ.
Демботъ Г. С. . . .	4 десятины	—		1.200	—	Съ 1 апр. 1903 г. на 12 лѣтъ
О-ву „Мазутъ“	4 дес. 1 кв. с.	650	—	2.000	21	Съ 1 іюня 1903 г. по 1 „ 1915 „
„ . . .	5 д. 809 кв. с.	650	—	650	—	Съ 1 мая 1892 г. по 1 „ 1904 „
Т-ву „Шибаевъ и К°“ .	6 д. 1.450 кв. с.	650	—	650	—	Съ 1 іюня 1893 г. по 1 „ 1905 „
Правленію Восточнаго О-ва товарн. склад.	7 д. 1.880 кв. с.	780	—	780	—	Съ 1 мая 1897 г. по 1 „ 1909 „
Акц. парох. О-ву „Ока“	4 д. 1.560 кв. с.	465	—	465	—	Съ 1 мая 1898 г. на 12 лѣтъ
Т-ву керосино-маслян. производства	3 десятины	300	—	300	—	Съ 1 іюня 1901 г. по 1 „ 1907 „
Волжско-Касп. нефтепр. О-ву	4 д. 918 кв. с.	438	25	438	25	Съ 1 авг. 1898 г. на 12 лѣтъ
Шамси Асадуллаеву .	3 десятины	—	—	900	—	

Доставка въ Ярославль нефт. прод. воднымъ путемъ. Почти все количество нефт. продуктовъ, привозимыхъ въ Ярославль, приходитъ воднымъ путемъ. Правда, О-во „Мазутъ" часть минеральныхъ маслъ получаетъ желѣзнодорожнымъ путемъ, но въ общей суммѣ количество это играетъ ничтожную роль.

Продолжительность водной перевозки отъ Нижняго до Ярославля и Рыбинска, по свѣдѣніямъ коммиссіи 1889 г.—свѣдѣніямъ, заслуживающимъ довѣрія—считается въ 6—7 дней. Продолжительность рейса отъ Нижняго до Ярославля и Рыбинска считаютъ отъ 12 до 15. По свѣдѣніямъ фирмъ, давшихъ показанія, продолжительность водной перевозки отъ Астрахани до Ярославля простирается отъ 25 до 50 дней, въ зависимости отъ силы машины, количества груза, силы воды и другихъ условій.

Въ среднемъ, можно принять, что суда до Ярославля успѣваютъ дѣлать въ навигацію 4—5 рейсовъ.

Кстати,—нѣсколько словъ о навигаціи:—въ Ярославлѣ она открывается въ началѣ или срединѣ апрѣля и закрывается въ концѣ октября или началѣ ноября. Средняя продолжительность навигаціи за промежутокъ въ 25 лѣтъ съ 1877 по 1902 г. опредѣляется въ 197 дней.

Къ числу естественныхъ препятствій, которыя приходится преодолѣвать судамъ, доставляющимъ нефт. грузы въ Ярославль, должно отнести распаузки. Ихъ неблагопріятное вліяніе парализуется, правда, въ значительной степени тѣмъ, что главная масса грузовъ успѣваетъ доставляться въ полую воду съ открытія навигаціи до половины мая (27%) и въ періоды постепеннаго спада—съ половины мая до половины іюня (45%) и постепенной прибыли—съ половины октября до окончанія навигаціи (10%). Такимъ образомъ, на меженное время для плеса Н.-Новгородъ—Ярославль—Рыбинскъ падаетъ только 18% всего груза—цифра сама по себѣ довольна значительная, но не такъ, какъ о томъ принято думать.

Рѣчные фрахты, по показанію фирмъ, въ навигацію 1903 г. были: на мазутъ: въ баржахъ поставщиковъ отъ 4,0 до 6,0 коп. (4,0—4,5—5,0—6,0), на выводку 5,0 коп. (?); на керосинъ: въ баржахъ поставщиковъ отъ 4,5—12 коп. (4,5—5,0—5,9—6,0—12), на выводку—2,5—3,0 коп. на пудъ. На минеральныя масла свѣ-

дѣнія есть только отъ О-ва „Мазутъ“: отъ Нижняго-Новгорода фрахтъ былъ 2½ коп.

Въ навигацію 1902 года фрахты на 0,5 коп. были ниже. Въ настоящемъ 1904 г. на нижегородской биржѣ состоялись сдѣлки по выводкамъ до Ярославля—Рыбинска 5⅞ коп. за два рейса съ обратной сводкой баржъ.

По вопросу о фрахтахъ мы располагаемъ печатнымъ матеріаломъ за предыдущіе годы; по этимъ даннымъ maximum и minimum цѣнъ приходится на 1894 и 1899 гг.—8,5 и 4,75. Отмѣтить какую либо тенденцію измѣненія фрахтовъ по годамъ нельзя. Все, что можно сказать, это то, что фрахты въ первое пятилѣтіе были нѣсколько выше, чѣмъ во второе—7 противъ 6,5.

Разсмотримъ теперь колебанія фрахтовъ на нефт. грузы въ зависимости отъ того, доставляются ли они въ судахъ пароходовладѣльцевъ или грузоотправителей. По свѣдѣніямъ „Торгово-Промышленной газеты“, хорошо освѣдомленной на счетъ цѣнъ, фрахты отъ Астрахани до Ярославля были:

Средняя цѣна въ копейкахъ съ пуда				
	годы			
	1896	1897	1898	1899
Въ судахъ пароходовладѣльцевъ . .	6,1	6,4	5,9	5,2
Въ судахъ грузоотправителей . . .	—	5,3	5,1	3,6
Разница . .	—	1,1	0,8	1,8

Мы видимъ, что разница фрахтовъ въ томъ и другомъ случаѣ не превосходитъ 1,8 и не опускается ниже 0,8, въ среднемъ можетъ считатся 1,23. Принимая во вниманіе, что разстояніе между Астраханью и Ярославлемъ равно 2.491 верст., нельзя не признать этой разницы незначительной. Очевидно, это слѣдствіе той самой конкуренціи, тѣхъ ненормальностей, какія замѣчаются непосредственно въ самомъ судоходномъ дѣлѣ, о которыхъ мы уже говорили. Въ заключеніе скажемъ, что на плесѣ Нижній-Новгородъ—Ярославль въ судахъ грузоотправите-

лей средніе фрахты были: въ 1896—0,75, въ 1897—0,8, въ 1898—0,75, и это на разстояніи въ 383 верст.

Что касается фрахтовъ на керосинъ, то о нихъ мы можемъ повторить, что они выше, чѣмъ на нефтян. остатки. Что мы могли бы добавить къ этому, сводилось бы къ тому, что въ 1897 г. „С. М. Шибаевъ“ за перевозку керосина изъ Астрахани въ Ярославль платилъ $8^3/_4$ коп. съ пуда.

Относительно *количества привозимыхъ въ Ярославль* нефт. продуктовъ мы располагаемъ данными начальниковъ судоходныхъ дистанцій по 1902 г. включительно, напечатанными въ Сбор. Мин. Пут. Сообщ., а за 1903 г. непосредственно доставленными съ мѣста въ стат. бюро Совѣта съѣзда. Критика этихъ данныхъ дана въ другомъ мѣстѣ, а потому прямо перейдемъ къ разсмотрѣнію измѣненій количества доставокъ за періодъ въ 10 лѣтъ съ 1893 по 1902, присоединивъ къ десятилѣтію и данныя за 1903 г.

Годы	Прибыло въ Ярославль	
	Нефти и нефтяныхъ остатковъ	Керосина
	тысячи пудовъ	
1893	1.542	238
1894	7.326	268
1895	7.878	101
1896	5.249	6
1897	20.715	539
1898	25.763	62
1899	34.791	2.528
1900	33.284	1.052
1901	33.490	3.750
1902	35.043	2.982
1903	31.448,8	3.529,3

Разсматривая нашу таблицу, мы замѣчаемъ, что въ то время какъ до 1899 г. привозъ въ Ярославль нефти и нефт. ост., да и керосина, пожалуй, идетъ быстрыми скачками, достигая въ 1899 г. чуть не максимальной величины, съ этого года онъ хотя немного и понижается, но пріобрѣтаетъ устойчивый характеръ. Если же разбить нашу таблицу по пятилѣтіямъ съ 1893—1897 и 1898—1902, то получимъ привозъ для перваго: нефти и нефт. ост. 8.542, керосина $230,_4$, для второго $32.474,_2$ и $2.074,_8$.

Другими словами, въ послѣдніе годы Ярославль занялъ видное мѣсто по отправкѣ въ него нефтяныхъ грузовъ.

Чтобы представить, какія фирмы занимаютъ доминирующую роль по доставкѣ въ Ярославскій районъ нефт. продуктовъ, мы должны были бы имѣть свѣдѣнія о доставкѣ въ Ярославль нефт. грузовъ отдѣльными фирмами за рядъ лѣтъ. Въ нашемъ распоряженіи имѣются, къ сожалѣнію, лишь показанія нѣкоторыхъ изъ нихъ, къ тому же за 2 послѣдніе года. Приводимъ ихъ здѣсь:

Было привезено въ Ярославль отдѣльными фирмами пудовъ:

<table>
<tr><th rowspan="2">Владѣльцы</th><th colspan="3">Въ 1902 году</th><th colspan="3">Въ 1903 году</th></tr>
<tr><th>Мазута</th><th>Керосина</th><th>Проч. нефт. прод.</th><th>Мазута</th><th>Керосина</th><th>Проч. нефтян. прод.</th></tr>
<tr><td>Рагозинъ и К°</td><td>—</td><td>95.000</td><td>—</td><td>—</td><td>100.000</td><td>—</td></tr>
<tr><td>Т-во Прохор. М-ры</td><td>1.500.000</td><td>—</td><td>—</td><td>542.000</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td>О-во „Мазутъ“</td><td>10.000.000</td><td>1.505.000</td><td>6.656</td><td>9.500.000</td><td>1.425.000</td><td>4.600</td></tr>
<tr><td>Т-во „Шибаевъ и К°“</td><td>5.000.000</td><td>900.000</td><td>—</td><td>4.500.000</td><td>968.000</td><td>50.000</td></tr>
<tr><td>Акц. О-во Манташ.</td><td>—</td><td>200.000</td><td>—</td><td>—</td><td rowspan="2">500.000</td><td>—</td></tr>
<tr><td>Дембот</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td>Асадуллаевъ</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>1.338.184</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td>Волжско-Касп. О-во</td><td>1.500.000</td><td>350.000</td><td>—</td><td>2.000.000</td><td>350.000</td><td>—</td></tr>
<tr><td>Понизовкинъ и С-вья</td><td>—</td><td>125.000</td><td>—</td><td>—</td><td>115.000</td><td>—</td></tr>
<tr><td>Байбородинъ</td><td>—</td><td>500.000</td><td>—</td><td>—</td><td>500.000</td><td>—</td></tr>
</table>

Въ извѣстныхъ предѣлахъ на количество нефтяныхъ грузовъ, отправляемыхъ фирмами въ данный распредѣлительный центръ въ тотъ или другой годъ вліяютъ, безъ сомнѣнія, запасы отъ предыдущей навигаціи, имѣющіяся у фирмъ въ этомъ центрѣ.

Запасы нефтяныхъ продуктовъ по даннымъ фирмъ въ складахъ на вѣткѣ и затонѣ (въ рѣкѣ Которосли) за 1903 г. выразятся въ слѣдующихъ цифрахъ: было пудовъ:

Время	Въ складахъ			Въ затонѣ
	Мазута	Керосина	Маслъ мин.	Мазута
Къ моменту открытія навигаціи . . .	2.650.000	391.614	1.030	—
Къ моменту закрытія навигаціи . . .	12.440.486	1.916.750	30.191	405.000

Относительно размѣра *мѣстнаго потребленія* нефтяныхъ продуктовъ намъ приходится судить по тѣмъ даннымъ, которыя удалось получить отъ нѣкоторыхъ промышленныхъ заведеній; при этомъ нельзя сказать, чтобы эти данныя отличались точностью и полнотою.

По скольку размѣръ мѣстнаго потребленія нефтяного топлива отразился въ сообщенныхъ намъ промышленными заведеніями данныхъ, онъ выражался для 1902 г. въ 1.814.800 пуд., въ 1903 г.—1.885.600 п. Необходимо при этомъ отмѣтить, что не всѣ промышленныя заведенія, потребляющія жидкое топливо, покупаютъ его у мѣстныхъ торгующихъ фирмъ. Такой крупный потребитель, какъ Т-во Большой Ярославской М-ры предпочитаетъ закупать топливо непосредственно въ Астрахани и производить доставку въ Ярославль своими средствами.

Слѣдующая таблица показываетъ потребленіе жидкаго топлива по владѣльцамъ:

Промышлен. заведенія	Количество потреблен. мазута въ пудахъ		У кого закупали
	1902	1903	
Т-во большой Яросл. м-ры	1.500.000	1.500.000	Въ Астрахани: У Т-ва Бр. Нобель, „ Восточнаго О-ва, „ Чернонебова.
Городской электр. трамвай	80.000	8.000	У Восточн. О-ва.
Свинцово-бѣл. завед. торг. д. Вахрамѣева . . .	4.000	4.000	Въ 1902 г. у Байбородина. „ 1903 „ „ Т-ва Бр. Нобель.
Казенный винный складъ	30.000	25.000	У Т-ва Бр. Нобель.
Городской театръ . . .	2.400	2.400	„ Вахрамѣева.
Чуг.-лит. зав. Ганшина .	48.000	10.800	„ Т-ва Бр. Нобель.
Паровая мельница И. А. Вахрамѣева	100.000	110.000	Въ 1902 г. у Волж.-Касп. О-ва „ 1903 „ Байбородина.
„Сѣверная Баварія“ Адамецъ	—	48.000 (съ нояб. 1903 г. по нояб. 1904 г.)	У Байбородина.
Центр. бани Оловянишникова	25.000	25.000	„ Т-ва Бр. Нобель.
Свинцово-бѣл. зав. Оловянишникова	—	5.000	„ О-ва „Мазутъ“.
Химич. завед. В. Дунаева	25.000	25.000	Въ 1902 г. у Байбородина. „ 1903 „ Т-ва Бр. Нобель.
Чуг.-лит. зав. Смолянова .	400	400	У Байбородина.

Въ ближайшемъ къ Ярославлю районѣ потребленіе нефтяныхъ остатковъ выражается цифрою въ 75.000 п.: 50.000 потребляетъ винокуренный заводъ Пѣгова (поставляетъ О-во „Мазутъ“) и 25.000 Ростовская Льняная М-ра (поставляетъ Т-во „Шибаевъ“).

Нефтяные остатки съ нефтяной пристани, находящейся отъ города Ярославля въ разстояніи 5—9 верстъ, доставляются потребителямъ желѣзно-дорожнымъ путемъ до товарнаго двора станціи „Ярославль“, а оттуда уже гужемъ. Разстояніе отъ товарнаго двора до промышленныхъ заведеній въ городѣ ко-

леблется отъ 3 до 6 верстъ. Къ нѣкоторымъ изъ промышленныхъ заведеній доставка производится водою, такъ какъ они находятся на берегу Волги (химич. зав. Дунаева и свинцо-бѣл. Оловянишникова) и Которосли (Большая Яросл. М-ра и паровая мельница Вахрамѣева). Стоимость доставки гужемъ въ зависимости отъ разстоянія колеблется отъ 1 коп.—1,4—2,0 коп. съ пуда. Своихъ хранилищъ для мазута у промышленныхъ заведеній имѣется 17, вмѣстимостью въ 1.694.020 пуд: 3 ямы съ общей емкостью въ 1.025.000 п. и 14 резервуаровъ, вмѣстимостью въ 669.000 п.

Распредѣленіе ихъ по отдѣльнымъ владѣльцамъ видно изъ слѣдующей таблицы:

Промышл. заведенія	Число ямъ	Емкость одной	Число резерв.	Емкость одного	Общая вмѣстимость
Т-во Б. Ярославской М-ры	2	500.000	1	100.000	1.500.000
"	—	—	2	200.000	400.000
Городской трамвай . . .	—	—	1	10.000	10.000
Казен. винный складъ .	—	—	2	3.000	6.000
Городской театръ . . .	—	—	1	120	120
Ганшинъ	1	25.000	—	—	25.000
Паров. мельн. Вахрамѣева	—	—	1	70.000	100.000
"	—	—	1	30.000	
Адамецъ	—	—	1	800	800
Центральныя бани . . .	—	—	1	1.500	2.100
"	—	—	1	600	
Свинцово-бѣлильн. завед. Оловянишникова . . .	—		1	10.000	10.000
Химич. зав. Дунаева . .	—	—	1	40.000	40.000

Таково потребленіе жидкаго топлива. Далеко не всѣ промышленныя заведенія въ прилегающемъ районѣ отапливаются мазутомъ. Главнымъ препятствіемъ для перехода на нефтяное отопленіе въ большинствѣ случаевъ, по отзывамъ представите-

лей промышленныхъ заведеній, служитъ дороговизна мазута сравнительно съ дровами—главнымъ родомъ топлива. (Для всей Ярославской губ. % потребленія нефтяного топлива составлялъ для 1900 г. по Варзару 29,1%, дровяного—61,4%). Въ другихъ случаяхъ препятствіемъ являются самыя условія производства, заставляющія промышленныя заведенія, даже употребляющія жидкое топливо, прибѣгать къ другимъ видамъ топлива какъ дрова, каменный и древесный уголь и коксъ.

Промышленными заведеніями, отапливающимся дровами и пр. потреблено:

Годы	Дровъ куб. саж.	Кокса пуд.	Угля пуд.		Кероси-на пуд.
			Камен.	Древес.	
1902	24.900	3.000	7.500	900	1.000
1903	24.950	3.000	—	900	1.000

Дрова доставляются въ Ярославль преимущественно водою съ верховьевъ Волги (съ р. Шексны) плотами и въ баржахъ, а отчасти желѣзнодорожнымъ путемъ съ сѣвера. Доставка ихъ къ промышленнымъ заведеніямъ, не находящимся на берегу Волги и Которосли (къ нимъ доставка водой) производится гужемъ. Стоимость такой доставки колеблется зимой отъ 50 до 60 к. съ погонной сажени, а лѣтомъ нѣсколько дороже, 65—75 коп. Самая же цѣна дровъ колеблется отъ 4 до 6 р. за погонную саж. съ доставкой. О цѣнѣ кокса въ 1902 г. имѣемъ двѣ цифры: 9 и 15 коп. за пудъ, каменный уголь 11 и древесный 36,7 коп. пудъ. При этихъ цѣнахъ на топливо изъ 11 показаній промышленныхъ заведеній, 6 указываютъ какъ на препятствіе къ переходу на нефтяное отопленіе на дороговизну мазута, другія 5—на условія производства.

Потребленіе нефтяного топлива М.-Яр.-Арх. жел. дор. нами будетъ разсмотрѣно особо въ другомъ мѣстѣ. Что касается поставки нефтяного топлива рѣчному флоту, то на Ярославскихъ складахъ она производится въ ничтожныхъ размѣрахъ—пароходы берутъ преимущественно въ Нижнемъ-Новгородѣ, такъ какъ тамъ цѣна ниже (на разницу фрахтовъ).

Положеніе Ярославля, какъ мы уже сказали, одно изъ наиболѣе благопріятныхъ, т. к. онъ находится лишь въ 262 верстахъ желѣзнодорожнаго пути отъ центра московскаго промышленнаго района; это положеніе и опредѣляетъ значеніе его для *вывоза нефтяныхъ продуктовъ*.

Иллюстрируемъ это цифрами.

Было вывезено изъ Ярославля (со включеніемъ ст. Урочь или Волги) по жел. дорогѣ нефтяныхъ продуктовъ тысячъ пудовъ:

Годы	Нефти и нефт. остатковъ	Керосина
1893	6.408,8	325,1
1894	9.223,7	358,4
1895	13.448,9	482,6
1896	15.401,8	525,7
1897	13.606,0	468,2
1898	16.560,2	594,1
1899	25.537,0	1.268,0
1900	25.916,0	1.228,0
1901	23.973,0	1.646,0
1902	22.111,0	1.834,0
1903	28.131,0	2.371,5

Останавливаясь на этой таблицѣ вывоза по жел. дор., мы видимъ, что вывозъ этотъ растетъ. Особенно рельефно выступаетъ ростъ изъ года въ годъ керосина. Группируя данныя вывоза по пятилѣтіямъ 1893—1897 и 1898—1902 получимъ: вывозъ нефти и нефт. ост.: для перваго пятилѣтія—11.617,8 для второго—22.819,4, вывозъ керосина 432 и 1.302; другими словами, вывозъ нефти и нефт. ост. за второе пятилѣтіе удвоился, вывозъ керосина утроился.

На какія же станціи направляется главная масса нефт. грузовъ, отправляемыхъ изъ Ярославля желѣзно-дор. путемъ? Необходимо сдѣлать общее замѣчаніе, что значительная часть нефт. продуктовъ, направляющихся изъ Ярославля по жел. дор., растекается въ предѣлахъ М.-Яр.-Арх. ж. д. Самой крупной станціей назначенія является—Москва. Изъ другихъ крупныхъ

станцій назначенія нефтян. ост. слѣдуетъ назвать Щелково, Бараново, Корабаново, Пушкино и Мытищи М.-Яр.Арх. ж. д., Серпуховъ Моск.-Курск. ж. д. и С.-Петербургъ Николаевской ж. дор.

Отправки нефти и нефт. ост. изъ Ярославля на наиболѣе крупныя станціи назначенія по годамъ составляли (тыс. пуд.).

Годы	Въ Москву		Въ С.-Петербургъ		Въ Серпуховъ		Въ Щелково		Въ Бараново		Въ Карабаново	
	Изъ Ярославля	Изъ друг. мѣстъ	Изъ Яросл.	Изъ др. мѣстъ	Изъ Яросл.	Изъ др. мѣстъ	Изъ Яросл.	Изъ др. мѣстъ	Изъ Яросл.	Изъ др. мѣстъ	Изъ Яросл.	Изъ др. мѣстъ
1893	3.362	16.541,8	—	461,1	62,9	1.300,8	—	—	683,9	46,9	803,8	34,2
1894	5.050,7	12.557,3	—	1.230,3	55,6	1.677,2	141,4	12,9	830,8	—	855,8	3,6
1895	6.713,6	11.563,0	0,7	4.447,3	656,1	891,1	1.249,6	0,1	765,5	0,7	977,7	—
1896	7.276,4	13.098,6	—	5.438,3	903,2	881,4	1.398,0	6,5	861,4	1,4	1.048,5	—
1897	6.105,4	19.313,8	—	5.282,2	745,0	970,2	1.321,2	152,1	701,5	10,3	1.060,6	0,9
Средн. за 5 л.	5.701,6	14.614,9	—	3.371,8	484,6	1.144,1	1.027,5	42,9	768,6	11,9	949,3	7,7
1898	6.406,6	18.672,5	476,3	5.438,3	1.334,6	422,8	1.217,1	210,1	770,7	—	1.012,9	—
1899	13.054,0	15.004,0	1.617,0	5.457	1.436,0	1.866	1.494,0	8,0	816,0	—	890	—
1900	12.086,0	18.201,0	2.612,0	9.097	1.059	1.113	1.555,0	2,0	915,0	—	1.062	—
1901	9.965,0	22.473,0	4.181,0	7.865	591	1.560	1.502,0	28,0	912,0	9,0	1.177	1,0
1902	7.831,0	19.612,0	3.989,0	8.557	436	1.888	1.608,0	30,0	689,0	3,0	1.019	—
Средн. за 5 л.	9.868,5	18.792,5	2.575,1	7.282,9	971,3	1.370,0	1.175,2	55,6	820,5	2,4	1.032,2	0,2

Изъ этой таблицы мы видимъ, что вывозъ на отмѣченныя нами станціи назначенія возросталъ какъ изъ Ярославля, такъ и изъ другихъ мѣстъ. Но что при этомъ бросается въ глаза такъ это болѣе значительное относительно возрастаніе вывоза изъ Ярославля, чѣмъ изъ другихъ мѣстъ. Не говоря уже о станціяхъ М.-Яр.-Арх. ж. д. какъ Щелково, Бараново, Карабаново, почти исключительно получающихъ нефт. остатки изъ Ярославля, цифры вывоза на станціи какъ Москва́, Петербургъ, Серпуховъ еще рѣзче оттѣняютъ отмѣченное нами явленіе. Въ то время какъ вывозъ изъ Ярославля въ Москву почти удвоился съ 5.701,6 на 9.868,5, изъ другихъ мѣстъ онъ поднялся лишь на 28,6% съ 14.614,9 на 18.792,5 тыс. пуд. Почти въ тѣхъ же словахъ можно сказать и о Серпуховѣ. Вывозъ изъ Ярославля въ С.-Петербургъ, начавшись съ 1898 г., быстро занялъ видное мѣсто. Въ 1902 г. вывозъ этотъ понизился. Если при этомъ мы сравнимъ стоимость провоза нефт. остатковъ отъ Астрахани до С.-Петербурга черезъ Ярославль, Рыбинскъ и Нижній, то мы увидимъ, что опаснымъ конкурентомъ Ярославля въ данномъ случаѣ можетъ считаться лишь Рыбинскъ. Въ самомъ дѣлѣ, стоимость доставки чрезъ эти три пункта до С.-Петербурга за четыре года, напр., обходилась:

Годы	Чрезъ Ярославль			Чрезъ Нижній			Чрезъ Рыбинскъ			
	Фрахтъ отъ Астрахани	Тарифъ до Петербур. въ вагон. отправ.	Общая стоимость	Фрахтъ отъ Астрахани	Тарифъ до Петербур. въ вагон. отправ.	Общая стоимость	Фрахтъ отъ Астрахани	Сборы	Тарифъ до Петербур. въ вагон. отправ.	Общая стоимость
1900	6,8	7,39	14,19	5,75	10,33	16,08	7,1	0,11	7,06	14,27
1901	6,5	7,99	14,49	5,5	11,26	16,76	6,9	0,11	7,58	14,59
1902	6,7	7,99	14,69	5,5	11,26	16,76	7,0	0,11	7,58	14,69
1903	4,85	7,99	12,84	4,0	11,26	15,26	5,0	0,11	7,58	12,69

Что касается стоимости доставокъ отъ Астрахани до другихъ крупныхъ станцій назначенія, то она, въ сред. за послѣд. 5 лѣтъ, выразилась въ слѣд. цифрахъ:

До / Чрезъ	Москвы			Щелково			Бараново			Карабаново			Серпухова		
	Р. фрахтъ	Тарифъ	Всего	Р. фрахтъ	Тарифъ	Всего	Р. фрахтъ	Тарифъ	Всего	Р. фрахтъ	Тарифъ	Всего	Р. фрахтъ	Тарифъ	Всего
Ярославль . .	6,1	5,14	11,24	6,1	5,14	11,24	6,1	4,03	10,13	6,1	4,05	10,15	6,1	6,34	12,44
Нижній . .	5,1	6,62	11,72	—	—	—	5,1	7,23	12,33	5,1	7,06	12,16	5,1	7,55	12,65
Кинешма . .	5,7	6,33	12,03	5,7	6,32	12,02	5,7	5,37	11,07	5,7	5,20	10,90	—	—	—

Табличка эта показываетъ намъ, что конкуренція у Ярославля съ Нижнемъ можетъ быть лишь изъ за Москвы, причемъ и тутъ преимущество остается за Ярославлемъ, что поставки на станціи М.-Яр.-Арх. ж. д. составляютъ привиллегію Ярославля, что въ этомъ отношеніи конкурентомъ его можетъ выступить Кинешма, а не Нижній.

Изъ другихъ станцій назначенія, получающихъ нефт. топливо изъ Ярославля, слѣдуетъ отмѣтить:

Станціи назнач.	Въ средн. ежег. получали нефт. топл. тыс. пуд.	
	За 5 л. 1893—1897 гг.	За 5 л. 1898—1902 гг.
Мытищи М.-Яр. .	121,3	775,6
Пушкино „ .	123,6	658,9
Сергіево „ .	82,1	96,2
Александр. „ .	201,2	72,8
Ростовъ „ .	251,3	311,9
Нерехта „ .	117,6	155,6
Иваново „ .	—	203,6
Кохнино Никол. .	—	203,7
Тверь „ .	64,5	146,7
Химки „ .	163,6	466,6
Подольскъ М.-Кур.	226,7	101,8
Одинцово. . . .	14,6	225,8

Главнѣйшія станціи назначенія, на которыя поступаетъ керосинъ изъ Ярославля, слѣдующія: Москва, С.-Петербургъ, Вологда, Ростовъ М.-Яр.-Арх. ж. д., Минскъ, Рига и Вильно. На каждую изъ этихъ станцій поступало въ среднемъ ежегодно керосина тыс. пуд.:

Ст. назначенія	За 5 л. 1898—1902 гг.
Москва	292,9
С.-Петербургъ . . .	164,8
Вологда	61,3
Ростовъ М.-Яр. . .	59,1
Мынскъ	48,6
Вильно	28,0
Рига	34,2

Остановимся обстоятельнѣе на трехъ станціяхъ полученія керосина изъ Ярославля: Москвѣ, С.-Петербургѣ и Вологдѣ. По отдѣльнымъ годамъ каждая изъ нихъ получала тыс. пуд.:

	1893	1894	1895	1896	1897	Средн. за 5 л.	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 5 л.
Въ Москву:												
Изъ Ярославля . . .	33,3	30,0	39,8	56,1	56,1	43,1	113,3	450,0	322,0	282,0	297,0	292,0
„ прочихъ мѣст. .	2.131,7	1.951,0	2.114,2	2.050,9	2.529,6	2.155,5	2.276,7	2.121,0	1.989,0	2.154,0	1.776,0	2.063,3
Въ С.-Петербургъ:												
Изъ Ярославля . . .	-	-	-		-		—	71	112	312	329	164,8
„ прочихъ мѣст. .	1.371,2	3.154,9	1.143,6	3.665,5	3.782,3	2.623,2	3.666,6	3.381	3.719	3.671	3.449	3.577,3
Въ Вологду:												
Изъ Ярославля . .	142,2	117,2	168,1	185,8	181,9	165,0	191,4	60	18	22	30	64,3
„ прочихъ мѣст. .	0,3	0,1	0,8	-	0,2	0,5	0,6	11,0	1,0	—	—	0,5

Мы видимъ такимъ образомъ, что лишь въ Вологду керосинъ идетъ исключительно изъ Ярославля. Что касается Москвы и Петербурга, то хотя отправки керосина въ нихъ изъ Ярославля и растутъ на счетъ отправокъ изъ другихъ мѣстъ, но въ общемъ составляютъ небольшую часть: приблизительно $^1/_7$ отправокъ за послѣднее пятилѣтіе въ Москву и $^1/_{22}$ отправокъ въ С.-Петербургъ. Сумма среднихъ отправокъ изъ Ярославля керосина на крупнѣйшія станціи полученія ярославскаго керосина для второго пятилѣтія составитъ 522,0 тыс. пуд. А мы знаемъ, что средняя для того же періода всѣхъ отправокъ керосина изъ Ярославля составляетъ 1.302 тыс. пуд. Сопоставленіе этихъ двухъ цифръ наглядно показываетъ намъ, что большая часть керосина расходится мелкими партіями.

Стоимость доставки керосина до Вологды, Москвы и С.-Петербурга выразится слѣдующими цифрами, въ коп. съ пуда:

До	Чрезъ Яросл.			Чрезъ Нижній			Чр. Рыбинскъ		
	Р. Фр.	Тар.	Всего	Р. Фр.	Тар.	Всего	Р. Фр.	Тар.	Всего
Москвы	9,1	17,36	26,46	7,6	20,02	27,62	—	—	—
С.-Петерб.	9,1	23,12	32,22	7,6	24,15	32,05	9,6	22,31	31,94
Вологды	9,1	15,06	24,16	7,6	—	—		—	—

Посмотримъ теперь, въ какой степени *оборудована жел.-дор. перевозочными средствами.*

Число вагоновъ-цистернъ, обслуживавшихъ въ навигацію 1903 г. Ярославскіе нефтяные склады, по показанію представителей складовъ, простиралось до 1.068 съ грузоподъемной силой отъ 650 до 860 пуд., а нѣкоторые до 2.000 пуд. каждый. Число это довольно приблизительно, такъ какъ вагоны часто мѣняютъ мѣсто по указанію правленій. Данныя же инвентаря М.-Яр.-Арх. ж. д. за 1902 г., которыя должны быть наиболѣе надежны, общее число вагоновъ-цистернъ опредѣляютъ въ 793, изъ коихъ 95 приходится на долю жел. дор., остальные 698, въ томъ числѣ 19 для узкой колеи, принадлежатъ частнымъ

лицамъ. За предыдущіе три года по тѣмъ же инвентарнымъ даннымъ числа цистернъ вмѣстѣ съ желѣзнодорожными (95) и для узкой колеи (19) были: для 1901 г.—729, 1900—743, 1899—735. Такимъ образомъ, амплитуда колебаній числа цистернъ за 4 года не превосходитъ 67.

Арендная плата ваг.-цистернъ въ 1899 г. по свѣдѣніямъ Тар. Коммиссіи была 20—25 р. въ мѣсяцъ (О-во „Мазутъ") и 25—30 р. (Прохоровская М-ра). Въ 1903 г. она, повидимому, стояла значительно ниже. Мы знаемъ, напр., что Дембот сдавалъ свои ваг.-цистерны Акц. О-ву Манташевъ и К° по 165 р. въ годъ за цистерну.

При учетѣ необходимаго числа цистернъ приходится принимать во вниманіе ихъ оборотъ. У насъ нѣтъ данныхъ о полезной работѣ цистернъ М.-Яр.-Арх. ж. д.; мы знаемъ только сроки, въ которые возвращаются ваг.-цистерны со станцій назначенія.

Станція назначенія	Жел. дороги	Время обр. пробѣга в.-ц. (сутокъ)
Архангельскъ . .	Моск.-Яр.-Арх. .	6
Большево	„	6
Мытищи	„	6—8
Ростовъ (Яросл. губ.)	„	2
Варшава	Привисл. . . .	28
Жилево	Моск.-Урал. . .	12
Лопасня	Моск.-Курск. . .	8—9
Москва	„	6—8
Серпуховъ . . .	„	8—11
Тула	„	11—12
Обухово	Николаевск. . .	10—13
Петербургъ	„	9—17
Ревель	„	12—18
Рига	„	12—18
Одинцово	Моск.-Брестск.	10

И такъ, для возврата изъ Москвы, на прохожденіе 262 верстъ, потребно въ среднемъ 7 сутокъ; другими словами, дѣйствительная скорость передвиженія ваг.-цистернъ равна $262:(24\times7)=1{,}56$ версты въ часъ. Данныя М.-Яр.-Арх. ж. д. за 1902 г. срокъ пробѣга до Москвы опредѣляютъ въ четверо сутокъ, т. е. до $2{,}73$ верстъ въ часъ. Несомнѣнно, что система пользованія ваг.-цистернами должна претѣрпѣть коренныя измѣненія.

Объ оборудованіи станцій назначенія *средствами налива*, храненія и перекачки нефт. продукт. мы располагаемъ лишь данными М.-Яр.-Арх. ж. д. за 1902 г. Данныя эти разбиты на двѣ категоріи: 1) нефтяныя устройства, принадлежащія ж. дорогѣ и 2) частныя нефт. устройства, построенныя владѣльцами на арендуемой у дор. землѣ. Въ то время какъ жел. дор. имѣетъ приспособленія въ 6 пунктахъ (въ одной Москвѣ въ трехъ), частныя оборудованія имѣются на 18 станціяхъ, не считая Кинешмы, о которой будетъ говорено отдѣльно.

Нефтяныя устройства, принадлежащія дорогѣ: 1) *ст. Москва пассажирская:* нефтекачка, мѣрникъ для нефти на 2.280 пуд.

2) *Ст. Москва 3-ья:* нефтекачка,		
резервуаръ для нефти	на 50.000	пуд.
мѣрникъ, емкостью	3.000	„
3) *Ст. Москва-Бутырская:* нефтекачка, резерв. для нефти	на 50.000	„
мѣрникъ	на 1.500	„
4) *Ст. Лосиноостровская:* нефтекачка, резерв. для нефти	на 50.000	„
мѣрникъ	на 3.000	„
5) *Ст. Александровъ:* нефтекачка, резерв. для нефти	на 50.000	„
мѣрникъ	на 1.400	„
6) *Ст. Иваново:* нефтекачка,		
для нефти резервуаръ	на 50.000	„
мѣрникъ	на 3.000	„

Частныя нефтяныя устройства сводятся къ резервуарамъ, ямамъ, нефтекачкамъ. Представимъ всѣ данныя въ таблицѣ, расположивъ ихъ по станціямъ.

Названіе станцій	Владѣльцы	Число			Емкость одного рез. или ямы
		Неф-текач.	Рез. к.-кер. н.-неф.	Ямъ неф.	
Москва	Т-во „Шибаевъ и К°"	1	2 н.	—	—
Мытищи	Т-во Бр. Нобель	—	2 н.		—
"	Т-во Чернышевой	—	1 н.		—
Пушкино	Т-во Бр. Нобель	1	1 н.	—	48.000
"	"	—	1 н.		1.000
Ростовъ	Кострулинъ	—	—	2	—
Щелково	Т-во Бр. Нобель		1 н.	—	50.000
"	Вундерлихъ	—	1 н.	—	50.000
"	Ф. Рабенекъ	—	1 н.	—	50.000
Иваново	О-во „Мазутъ"	—	—	1	—
"	Кузнецовъ		—	1	—
Нерехта	Т-во „Шибаевъ и К°"	—	1 к.		2.000
"	С. Брюхановъ	—	1 „	—	—
Вичуга	Бр. Разореновы	—	1 „		—
Горкино	Т-во М-ръ Красильщ.	—	1 „	—	
Киржачъ	Т-во Кольчугина		1 н.		1.700
Карабаново	Т-во „Шибаевъ и К°".		1 „	—	—
Юрьевъ	Т-во Абросимова	—	1 „	—	1.000
"	Овсяник., Ганш. и К°.	—	1 „	—	—
Заволжск. вѣтвь при ст. Урочь	О-во „Мазутъ"	—	1 „	—	—
"	Т-во Бр. Нобель	—	складъ		—
Пречистое	О-во „Мазутъ"	—	1 „	—	1.200
"	Т-во „Шибаевъ и К°"	—	1 „	—	1.200
Даниловъ	О-во „Мазутъ"	—	1 „	—	1.200
"	Т-во „Шибаевъ и К°"	—	1 „	—	1.200
"	Т-во Бр. Нобель	—	1 „	—	1.200
Вологда	Т-во „Шибаевъ и К°"	—	1 „	—	1.200
"	Т-во Бр. Нобель		1 „	—	14.700
"	"	—	1 „	—	42.800
Пяндома	О-во „Мазутъ"	—	1 „	—	1.200
"	Т-во Бр. Нобель	—	1 „	—	1.200
Архангельскъ	О-во „Мазутъ"		1 „	—	60.000
"	Т-во Бр. Нобель	—	1 „	—	25.000

Московско-Яросл.-Арханг. ж. д. примыкаетъ еще къ пристанямъ Волги—Костромѣ и Кинешмѣ; но первая пристань ни по торговлѣ ни по перевозкѣ нефт. продуктовъ почти никакой роли не играетъ, вторая же обслуживаетъ хотя богатый, но географически незначительный районъ, а потому о ней, о Кинешмѣ, приходится говорить очень мало.

Кинешма.

Кинешемская судоходная дистанція, начинающаяся отъ Наволокскаго преката, простирается до устья р. Немды (включительно), всего на 74 версты. Все это прибрежное разстояніе густо усѣяно поселеніями, съ (единственною) пристанью у г. Кинешмы. Городъ Кинешма расположенъ на правомъ берегу р. Волги и имѣетъ по окрайнамъ двѣ рѣчки, Кинешемку и Казуху, протекающія среди возвышенной мѣстности и впадающія въ р. Волгу. Въ устьяхъ этихъ рѣчекъ и по Волгѣ у Кинешмы ежегодно зимуетъ около 80 судовъ. На протяженіи всей судоходной дистанціи зимовка судовъ бываетъ еще только у с. Рѣшмы, въ 23½ верстахъ отъ Кинешмы. Необезпеченность Кинешемской зимовки, ограниченное количество удобныхъ зимовочныхъ пунктовъ между Рыбинскомъ и Юрьевцемъ, на протяженіи 318 верстъ, и расположеніе ихъ на значительномъ другъ отъ друга разстояніи, а также предполагавшаяся возможность устройства въ устьяхъ рѣчекъ Кинешемки и Казухи затона, навело Кинешемское городское управленіе на мысль представить въ 1895 году Министру путей сообщенія ходатайство о разрѣшеніи устройства затона въ устьяхъ названныхъ рѣчекъ при субсидіи казны въ 25.000 рублей.

Произведенныя вслѣдствіе этого предварительныя изысканія выяснили, что устройство затона въ устьѣ рѣки Кинешемки между Волгой и свайнымъ мѣстомъ встрѣтило бы затрудненія, такъ какъ берега затона оказывались ниже горизонта ледохода, могущаго вредить зимующимъ судамъ, особенно при нажимномъ сѣверномъ вѣтрѣ. По этимъ соображеніямъ былъ разработанъ въ 1898 году лишь проектъ на устройство зимовочнаго затона въ рѣкѣ Казухѣ.

Вскорѣ, однако, благодаря чрезмѣрнымъ и несоотвѣтствующимъ интересамъ казны требованіямъ города за отчуждаемую для устройства затона землю, составленіе проекта и дальнѣйшій ходъ дѣла объ устройствѣ затоновъ въ городѣ Кинешмѣ были пріостановлены. Въ 1901 г. кинешемское уѣздное земское собраніе вновь возбудило вопросъ о необходимости устройства затона въ городѣ Кинешмѣ, причемъ, признавая важное значеніе предположеннаго сооруженія для всего уѣзда, выразило

готовность принять участіе въ расходахъ министерства путей сообщенія по устройству затона.

Принимая это во вниманіе и имѣя въ виду возможность обращенія со временемъ затона въ рѣкѣ Кинешемкѣ въ рѣчной портъ, министерство путей сообщенія произвело необходимыя изысканія и теперь составляетъ проектъ устройства этого затона*).

Нефтяныя склады въ Кинешмѣ расположены въ трехъ верстахъ отъ города вверхъ по Волгѣ. По отдѣльнымъ владѣльцамъ хранилища (резервуары и ямы) распредѣляются:

Владѣльцы	Число хранилищъ	Емкость въ пуд.	Свои или арендован. и у кого
Волжско-Касп. О-во	3 резерв.	498.000	Свои, на арендов. у жел. дор. землѣ.
Я. С. Чернонебовъ .	1 яма	700.000	Своя (бывш. Рукина).
Т-во Бр. Нобель . .	2 резерв.	39.000	Свои, распол. ниже гор.
" . .	1 "	50.000	Арендов. у ж. дор.
" . .	1 яма	1.500.000	Своя (куплена въ 1900 г. у Солина).
" . .	1 "	700.000	Арендов. у жел. дор.
О-во „Мазутъ" . .	1 "	1.000.000	Своя (бывш. Кузнецова).
" . .	2 "	350.000	На аренд. у ж. дор.
" . .	1 резерв.	50.000	Аренд. у ж. дор.
	7 резерв.	637.000	
	6 ямъ	4.250.000	

По условію, заключенному въ 1901 г. М.-Яр.-Арх. жел. дорогой съ фирмой Т-ва Бр. Нобель, жел. дор. сдала въ аренду Т-ву на 5 лѣтъ нефтяную яму въ 1.500.000 пуд., выстроенную ею на землѣ, въ свою очередь арендуемой у крестьянъ деревни Ильиной, а также находящійся тамъ же 1 желѣзный резервуаръ для храненія керосина, емкостью 50.000 п., и жилой домъ за-

*) Л. И. Цимбаленко „Затоны на русскихъ рѣкахъ". Стр. 19.

вѣдывающаго складомъ и рабочихъ. Арендная плата 3.500 р. въ годъ за яму и 1.400 за резервуаръ. Ремонтъ ямы, резервуара, жилого помѣщенія и т. п. производится подъ наблюденіемъ техническаго агента дороги за счетъ Т-ва Бр. Нобель. Сооруженія застрахованы управленіемъ дороги, страхованіе же нефтяныхъ продуктовъ лежитъ на обязанности арендатора. По условію той же дороги 1901 г. на 5 лѣтъ съ О-вомъ „Мазутъ" яма (1 милліонъ пудовъ) со всѣми техническими приспособленіями для перекачки нефтяныхъ остатковъ сдана по цѣнѣ 4.500 руб. въ годъ. Ремонтъ ямы, страхованіе товара за счетъ О-ва „Мазутъ". Страхованіе ямы за счетъ дороги.

Ко всѣмъ складамъ проложенъ путь отъ желѣзнодорожной вѣтки.

Количество нефтяныхъ продуктовъ, поступающихъ въ Кинешму, по статистическимъ свѣдѣніямъ М. П. С., за рядъ лѣтъ выражалось въ слѣдующихъ цифрахъ. Прибывало тыс. пуд.

Годы	Нефти и нефтяныхъ остатковъ		Керосина и проч. нефт. прод.	
1893	3.927	Ежегод. въ средн. 4.577,6	15	Ежегод. въ средн. 37,0
1894	3.981		26	
1895	3.410		10	
1896	5.202		38	
1897	6.368		96	
1898	18.542	Ежегод. въ средн. 17.259,0	112	Ежегод. въ средн. 171,0
1899	17.579		175	
1900	14.406		254	
1901	17.099		100	
1902	18.669		214	
1903	13.336		232	

*) По свѣдѣніямъ Кинешемской судоходной дистанціи.

Нефтяные продукты, поступающіе въ Кинешму, идутъ главнымъ образомъ съ Астраханской пристани, затѣмъ съ Нижегородской и только случайно съ Ярославской. Такъ, въ 1902 г. съ Астраханской пристани пришло 75 судовъ съ 10.082.039 пуд. нефти и нефтяныхъ остатковъ и 2 судна съ 114.000 пуд. керосина, а съ Нижегородской—16 судовъ съ нефтью и нефт. ост. привезшихъ 1.596.100 пуд. и 1 судно съ 100.000 пуд. керосина.

Въ 1903 г. прибыло: 63 судно съ 6.688.000 п. нефти и нефт. остатковъ и 3 судна съ 157.304 п. керосина съ Астраханской пристани и 65 судовъ съ 6.133.000 п. нефти и нефт. ост. и 6 судовъ съ 70.310 п. керосина съ Нижегородской. Съ Ярославской за всю навигацію получено 5.000 пуд. керосина.

Срокъ доставки нефтяныхъ продуктовъ отъ Астрахани—не болѣе 40 дней. Фрахты за послѣдніе годы колебались въ такихъ предѣлахъ: 4 коп.,—4,8—4,9—6,3—5,9—6,175—6,675 коп.

Изъ количества прибывающаго мазута очень незначительная часть идетъ на топливо пароходамъ (200—300 тыс. пуд.), другая часть на мѣстныя фабрики (до 500 тыс.); остальное вывозится по желѣзной дорогѣ въ Иваново-Кинешемскій районъ.

Мѣстное потребленіе. Изъ промышленныхъ заведеній Кинешмы потребляютъ нефтяное топливо: прядильно-ткацкая фабрика бр. Разореновыхъ, фабр. Коновалова, химическій заводъ Спиридонова, отчасти фабр. Севрюкова. Въ періодъ чрезвычайныхъ цѣнъ на остатки нѣкоторыя фабрики перешли на дрова. Вообще слѣдуетъ замѣтить, что оптовыя цѣны на дрова здѣсь настолько низки, что съ этимъ топливомъ трудно бороться нефтянымъ остаткамъ: пятерикъ дровъ стоитъ въ Кинешмѣ отъ 15-ти до 18-ти рублей.

Отправки нефти и нефтяныхъ продуктовъ *по желѣзной дорогѣ* выражались по годамъ въ слѣдующихъ цифрахъ (въ тыс. пудовъ).

Годы	Нефти и нефтян. остат.	Керосина
1893	4.154,0	15,6
1894	4.698,4	59,2
1895	5.004,4	18,9
1896	5.773,2	9,2
1897	6.458,9	34,2
1898	8.733,2	83,1
1899	9.851,0	80,0
1900	10.538,0	113,0
1901	10.113,0	111,0
1902	10.449,0	101,0
1903	11.194,2	?

Какъ видно изъ таблицы, ростъ вывоза изъ Кинешмы какъ жидкаго топлива, такъ и керосина постоянно возрастаетъ; колебанія происходятъ лишь для керосина, но его вообще вывозится очень мало. Если мы возьмемъ эти данныя по пятилѣтіямъ то въ среднемъ ежегодно въ первый періодъ вывозилось нефти и нефт. ост. 5.218 пуд. а керосина 27 пуд.; во второй же періодъ нефти и нефт. ост. 9.937 пуд., керосина 99 пуд.

Кинешма обслуживаетъ исключительно такъ называемый Иваново-Кинешемскій промышленный районъ, куда входятъ станціи Горкино, Иваново, Кохма, Середа, Вичуга, Тейково и Шуя; другія мѣста отправленія въ этомъ районѣ играютъ очень незначительную роль, что видно изъ слѣдующей таблицы. Получено тысячъ пудовъ:

Получено станціями	Отправлено со всѣхъ станцій				Въ томъ числѣ изъ Кинешмы			
	Среднее ежегоднее за 1893—1897	Среднее ежегоднее за 1898—1092	Среднее ежегоднее за 1893—1991	Въ 1903 году	Среднее ежегоднее за 1893—1897	Среднее ежегоднее за 1898—1902	Среднее ежегоднее за 1893—1902	Въ 1903 году
Вичуга .	856,8	1.577,0	1.194,9	1.821,7	829,3	1.574,6	1.202,0	1.821,7
Горкино .	130,0	606,0	368,0	923,5	111,3	590,1	355,2	922,7
Середа .	682,1	1.006,9	844,5	1.073,7	601,6	983,7	792,6	1.073,7
Иваново .	4.191,5	5.984,1	5.087,8	6.737,0	3.386,1	5.576,7	4.481,4	6.377,6
Тейково .	—	322,4	—	5.431,5	—	422,7	—	540,3
Кохма .	363,0	534,1	448,5	502,5	182,1	222,9	202,5	388,4
Шуя . .	221,8	532,8	377,3	614,9	46,1	451,5	248,8	595,2

Лишь Кохма и Шуя, какъ наиболѣе удаленныя отъ Кинешмы, получаютъ нефтяные остатки и изъ другихъ мѣстъ въ замѣтномъ количествѣ (въ данномъ случаѣ поставщикомъ является Н.-Новгородъ).

Какъ увидимъ во второй части труда, этотъ районъ одинъ изъ крупнѣйшихъ по обработкѣ шерсти, хлопка и льна, и жидкое топливо здѣсь съ успѣхомъ конкурируетъ съ дровами.

8. Рыбинскъ.

Устройство рыбинской гавани относится къ началу 80-ыхъ годовъ. До этого времени рыбинская пристань оставалась совершенно неприспособленной къ современнымъ условіямъ торговли. Вопросъ о расширеніи и улучшеніи рыбинскихъ пристаней поднятъ былъ впервые въ 1871 г., но разрѣшеніе свое онъ получилъ лишь въ 1880 г., т. е. спустя 9 лѣтъ. По принятымъ тогда думою проектамъ, гавань была разсчитана на зимовку 40 баржей и 150 мелкихъ судовъ. При этомъ принимались въ соображеніе данныя о количествѣ грузовъ, остававшихся на зимовку у Рыбинска до 1875 г. По этимъ даннымъ, количество такихъ грузовъ не превышало 2.888.674 пуд. Съ разсчетомъ на это количество товаровъ и была построена въ 1880 г. рыбинская гавань. Между тѣмъ обороты Рыбинска все возрастали, и построенная по разсчету 1875 г. гавань не отвѣчаетъ современному состоянію рыбинской торговли.

Площадь рыбинской гавани для стоянки судовъ не превышаетъ 18.000 кв. саж. При такихъ условіяхъ помѣщеніе въ гавани судовъ преобладающаго нынѣ типа въ сколько-нибудь значительномъ количествѣ оказывается весьма затруднительнымъ. Дѣло усложняется еще и тѣмъ обстоятельствомъ, что входъ въ гавань, гдѣ помѣщенъ шлюзъ, слишкомъ узокъ и не въ состояніи пропустить суда шириною болѣе чѣмъ въ 6 сажень. Поэтому огромное количество судовъ, прибывающихъ въ Рыбинскъ, принуждено зимовать за предѣлами гавани, въ открытыхъ и потому чрезвычайно опасныхъ мѣстахъ. Въ среднемъ каждую зиму за предѣлами гавани остается около 288 судовъ. Неудивительно поэтому, что во время весенняго ледохода такъ часто здѣсь аваріи, вызывающія громадныя убытки.

Указанія на необходимость расширить вообще площадь рыбинской гавани и входного ея канала дѣлались за послѣднее время довольно часто. Записка министерства финансовъ по вопросу объ организаціи хлѣбной торговли признаетъ расширеніе рыбинской гавани безусловно необходимымъ. Еще въ 1899 г. рыбинская городская дума приступила къ обсужденію вопроса о способахъ улучшенія гавани. Въ мартѣ 1903 года былъ разсмотрѣнъ и единогласно одобренъ городскою думою

проектъ расширенія рыбинской гавани, составленный военнымъ инженеромъ Ник. Вас. Герасимовымъ. По этому проекту деревянный шлюзъ долженъ быть замѣненъ каменнымъ съ каморой въ 65 саж. длины и въ 7,33 саж. ширины, а площадь гавани должна быть расширена до 20.000 кв. саж.; кромѣ того, предполагаютъ устроить второй сухой докъ, оборудовать хлѣбную набережную механическими приспособленіями для разгрузки баржей. Полный расходъ на всѣ эти улучшенія исчисленъ въ 640—680 тысячъ рублей.

По этому проекту для отвода изолированной площади подъ стоянку нефтяного каравана предположено устройство *траверза*. Эта мѣра представляется безусловно необходимой, такъ какъ при постройкѣ гавани въ 1880 г. имѣлась въ виду исключительно хлѣбная торговля. Между тѣмъ возникшая сравнительно недавно нефтяная торговля достигла въ настоящее время широкихъ размѣровъ, и Рыбинскъ становится важнымъ центромъ для этой торговли. Поэтому представляется настоятельной необходимостью озаботиться о такомъ расширеніи рыбинской гавани, которое допускало бы зимовку наливныхъ баржей.

Въ настоящее время нефтяныя баржи выгружаются только у одной изъ Рыбинскихъ пристаней, Копаевской, расположенной въ 7 верстахъ ниже города, на правомъ берегу Волги. Перекачка мазута изъ баржъ въ мѣрники, находящіеся на берегу, въ 150 саж. отъ берега, выше меженнаго уровня Волги на 86 футовъ, производится съ помощью двухъ сильныхъ паровыхъ насосовъ сдвоеннаго типа системы Ворингтона. Насосы эти помѣщаются на большомъ деревянномъ суднѣ; на этомъ же суднѣ находится паровая пожарная помпа.

Трубопроводъ имѣетъ діаметръ въ 10″. При помощи его перекачивается въ часъ 12.000 пудовъ мазута.

Склады, въ которыхъ хранятся нефтяные грузы, принадлежатъ двумъ фирмамъ—Т-ву Бр. Нобель и О-ву „Мазутъ“. Складъ Т-ва Бр. Нобель, существующій съ начала 90-ыхъ годовъ, состоитъ изъ 5 ямъ, емкостью въ 8 милліоновъ пудовъ. Кромѣ того, при складѣ на Волгѣ стоятъ 4 баржи-нефтянки, емкостью въ 840 тыс. пудовъ. Всего, такимъ образомъ, емкость рыбинскихъ нефтехранилищъ Т-ва Бр. Нобель для мазута составляетъ 8.840.000 пудовъ. Ямы сгруппированы одна около

другой, причемъ двѣ изъ нихъ, наибольшей вмѣстимости, расположены рядомъ съ мѣрниками; при помощи особыхъ крановъ на трубахъ нефтяные остатки могутъ быть перепускаемы изъ одной ямы въ другую. Нагрузка мазута въ вагоны-цистерны, подаваемые по полотну вѣтви желѣз. дороги, производится самотекомъ.

Для облегченія движенія нефтяныхъ остатковъ самотекомъ при погрузкѣ ихъ въ вагоны изъ ямъ, имѣются особые подогрѣватели, въ которыхъ нефтяные остатки, передъ поступленіемъ въ трубу, нагрѣваются отходящимъ паромъ. Для нагрузки одного вагона лѣтомъ достаточно 15 минутъ, а зимою—25 минутъ.

Въ одной верстѣ отъ с. Копаево, гдѣ прежде былъ заводъ Щербакова, устроенъ въ срединѣ 90-ыхъ годовъ складъ О-ва „Мазутъ“. Этому обществу принадлежатъ 4 резервуара и двѣ баржи нефтянки. Кромѣ того, Общество арендуетъ у Щербакова 3 резервуара. Общая вмѣстимость всѣхъ хранилищъ О-ва „Мазутъ“ составляетъ 1.035.000 пуд. Но часть этого количества приходится на керосинъ. Мазута на складахъ хранится до 1.000.000 пудовъ *).

Такимъ образомъ, общая вмѣстимость всѣхъ хранилищъ для мазута въ Рыбинскѣ можетъ быть исчислена въ 9 съ лишнимъ милліоновъ пудовъ*).

На складѣ Т-ва Бр. Нобель находятся 5 резервуаровъ**) емкостью въ 860 пудовъ. Помѣщаются они на берегу, нѣсколько ниже ямъ.

Для перекачки керосина устроено второе судно съ паровыми же насосами, нагнетающими керосинъ въ резервуары. Керосинъ изъ баржи перекачивается по 6″ трубопроводу со скоростью 4.500 пуд. въ часъ.

Перегрузка керосина изъ резервуаровъ въ вагоны происходитъ самотекомъ, причемъ для нагрузки одного вагона лѣтомъ требуется до 6 минутъ, зимою до 10 минутъ.

На складѣ О-ва „Мазутъ“ нѣкоторые изъ резервуаровъ отво-

*) По даннымъ, доставленнымъ Управленіемъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, О-во „Мазутъ“ имѣетъ 11 резервуаровъ для мазута общей емкости 2.125 т. п.

**) По даннымъ, доставленнымъ Управл. Моск.-Винд.-Рыбинск. жел. дороги, Т-ву Бр. Нобель принадлежитъ 9 резервуаровъ для керосина. Т-во Бр. Нобель за аренду земли подъ складъ платило 7.000 руб.

дятся подъ керосинъ, въ общемъ на количество около 40.000 п. Здѣсь же хранится керосинъ въ бочкахъ.

Такимъ образомъ, на рыбинскихъ складахъ можетъ помѣщаться болѣе 900.000 пуд. керосина.

Склады, построенные въ началѣ 90-хъ годовъ, оказываются въ настоящее время недостаточными по своимъ размѣрамъ.

Ростъ доставокъ нефтяныхъ грузовъ въ Рыбинскъ идетъ очень быстро. Въ 1902 г. прибытіе въ Рыбинскъ характерзивалось уже цифрой въ 26 милліоновъ пудовъ. Въ Рыбинской гавани скопляется иногда такое огромное количество груза, котораго фирмы не въ состояніи принять. Большая часть этого груза оставляется на зимовку въ баржахъ поставщиковъ. Между тѣмъ съ пріемкой груза для поставщиковъ тѣсно связанъ вопросъ о платежѣ фрахта. Если грузъ ставится на зимовку, то платежи могутъ быть произведены только къ закрытію навигаціи, а это разрушаетъ планы поставщиковъ. Естественно, что такое положеніе дѣлъ, въ связи съ тѣмъ фактомъ, что даже на зимовку въ Рыбинскѣ не можетъ оставаться слишкомъ большое число судовъ въ виду недостатка мѣста, сильно тормозитъ развитіе нефтяной торговли въ Рыбинскѣ, заставляя торговцевъ удерживаться отъ слишкомъ крупныхъ закупокъ. Между тѣмъ расширеніе складовъ оказывалось крайне затруднительнымъ въ виду нѣкоторыхъ чисто внѣшнихъ причинъ.

Когда въ 1903 году нѣкоторыя фирмы попытались устроить новую нефтяную пристань недалеко отъ Копаево, онѣ встрѣтили неожиданное препятствіе. У крестьянъ одной изъ близь лежащихъ деревень уже арендована была земля подъ склады, постройка пристани была разрѣшена Комитетомъ рѣчной полиціи, и даже начаты уже были нѣкоторыя работы. Но хлѣботорговцами было подано въ биржевой комитетъ заявленіе, въ которомъ указывалось на опасность, угрожавшую хлѣбному каравану отъ близкаго сосѣдства нефтяной пристани. Биржевой комитетъ передалъ дѣло на усмотрѣніе губернатора, который распорядился постройку пристани пріостановить. Между тѣмъ другого мѣста для устройства новыхъ пристаней нѣтъ. Выше рыбинскихъ пристаней какъ по Волгѣ, такъ и по Шекснѣ, можно было бы найти не мало удобныхъ для этого пунктовъ, но помѣщать нефтяныя пристани выше хлѣбныхъ дѣйствительно представляется опаснымъ. Строить же гавань ниже Копаево

очень затруднительно въ виду высокихъ цѣнъ на расположенныя тамъ участки земли, такъ какъ тамъ начинаются дачи, принадлежащія состоятельнымъ людямъ, не желающимъ уступать берегъ подъ нефтяные склады.

Расширеніе складовъ является настоящей потребностью Рыбинска не только въ виду расширенія рынка сбыта жидкаго топлива и керосина, но и потому еще, что въ дальнѣйшемъ пути, при передачѣ груза изъ Рыбинска въ мѣста потребленія, приходится считаться съ крупными затрудненіями, дѣлающими невозможнымъ свободное движеніе грузовъ. Особенно важной въ этомъ отношеніи является задержка грузовъ при передачѣ ихъ съ Рыбинско-Бологовской дороги на Николаевскую.

Привозъ нефтяныхъ грузовъ въ Рыбинскъ воднымъ путемъ за время съ 1893 г. выражается слѣдующими цифрами, въ тысячахъ пудовъ:

Годы	Керосина	Нефти и нефтяныхъ остатковъ	Всего нефтяныхъ грузовъ
1893	176	542	718
1894	230	3.403	3.633
1895	823	6.096	6.919
1896	1.019	4.921	5.940
1897	897	3.890	4.787
Сред. за 5 л.	629	3.770	4.399
1898	1.315	13.055	14.370
1899	2.110	10.179	12.289
1900	3.721	16.359	20.080
1901	3.678	15.206	18.884
1902	4.775	21.589	26.364
Сред. за 5 л.	3.120	15.278	18.398
Среднее за 10 л.	1.874.5	9.521	11.398

Цифры доставокъ мазута и керосина за время 1893—1895 г. взяты нами изъ Сборниковъ министерства путей сообщенія и потому не могутъ быть признаны достовѣрными. Остальныя цифры не подлежатъ сомнѣнію, такъ какъ онѣ почерпнуты нами изъ Отчетовъ рыбинской биржи, гдѣ указываются всѣ зарегистрированныя „Комитетомъ по сбору на содержаніе рѣчной полиціи“ количества груза. Хотя данныя, взятыя изъ двухъ столь различныхъ по своей доброкачественности источниковъ, не могутъ быть вообще сравниваемы, но изъ нихъ можно все же съ нѣкоторой достовѣрностью сдѣлать тотъ выводъ, что начало оживленія торговли нефтяными грузами относится къ 1894 году. Вполнѣ надежныя данныя Отчетовъ рыбинской биржи свидѣтельствуютъ о быстромъ развитіи этой торговли.

Что касается 1903 г., то въ навигацію этого года доставлено было по даннымъ рыбинской биржи—нефти и мазута—13.006 тыс. пудовъ, а керосина—5.628 т. п. Доставка мазута, такимъ образомъ, сократилась въ послѣднюю навигацію на 8.573 т. п., а доставка керосина увеличилась на 853 тыс. пуд.

По мѣсяцамъ доставки нефтяныхъ товаровъ въ Рыбинскъ распредѣляются слѣд. образомъ (тыс. пуд.):

	1901 г.			1902 г.			1903 г.		
	Кер.	Маз.	Всего	Кер.	Маз.	Всего	Кер.	Маз.	Всего
Апрѣль	348	—	348	—	40	40	—	48	48
Май	837	4.733	5.570	1.213	5.950	7.163	586	1.015	1.601
Іюнь	211	2.468	2.679	285	2.148	2.433	1.312	4.716	6.028
Іюль	881	1.620	2.510	720	2.844	3.564	1.228	1.576	2.804
Августъ	361	620	981	392	2.093	2.485	933	1.565	2.498
Сентябрь	845	86	931	1.008	4.561	5.569	784	2.457	3.241
Октябрь	194	5.678	5.872	1.157	3.953	5.110	785	1.629	2.414
Всего	3.677	15.205	18.882	4.775	21.589	26.364	5.628	13.006	18.634

Наиболѣе оживленными мѣсяцами въ навигацію являются, слѣдовательно, май, сентябрь и октябрь.

Почти все количество доставляемаго въ Рыбинскъ нефтяного груза поступаетъ воднымъ путемъ, Волгою. Желѣзнодорожныя доставки носятъ чисто случайный характеръ и не достигаютъ никогда значительныхъ размѣровъ*).

Доставки рѣкою производятся главнымъ образомъ изъ Астрахани, керосинъ приходитъ иногда также изъ Царицына и Нижняго-Новгорода, рѣже изъ Ярославля.

Продолжительность навигаціи у Рыбинской пристани не короче, чѣмъ у Ярославля, Нижняго-Новгорода и Самары. Открывается навигація обыкновенно въ апрѣлѣ, а прекращается въ октябрѣ. Въ среднемъ за двадцатипятилѣтіе 1877—1902 г. навигація продолжалась 197 дней, т. е. почти столько же дней, сколько и въ Ярославлѣ, Нижнемъ, Самарѣ и даже въ Саратовѣ.

Тѣмъ не менѣе условія доставки грузовъ въ Рыбинскъ не могутъ считаться достаточно удовлетворительными. Въ низкую воду баржѣ, идущей къ Рыбинску, приходится паузиться два и даже болѣе разъ. Между Камой и Рыбинскомъ не вездѣ можно пройти съ осадкою 7 четвертей, если ко времени подхода судовъ къ затруднительному мѣсту не подоспѣетъ прибыль воды. Впрочемъ, мелководье бываетъ на Волгѣ не каждый годъ, и доступъ къ Рыбинску не всегда одинаково затруднителенъ.

Условія передвиженія грузовъ въ плесахъ, ближайшихъ къ Рыбинску, заставляютъ сокращать отправки въ срединѣ навигаціи и приноравливать ихъ къ концу и началу ея. Этимъ объясняется и тотъ фактъ, что крупнѣйшія доставки нефтяныхъ грузовъ въ Рыбинскъ приходятся на май и октябрь. Срокъ доставки отъ Астрахани до Рыбинска—30 дней, отъ Нижняго-Новгорода—6 или 7 дней.

Стоимость доставки нефтяныхъ грузовъ отъ Астрахани до Рыбинска составляла, въ среднемъ за послѣднее десятилѣтіе, 6,44 к. съ пуда. По годамъ измѣненія въ рѣчныхъ фрахтахъ, по даннымъ Нижегородской и Рыбинской биржъ, представляютъ слѣдующую картину**).

---

*) По жел. дор. въ 1898 г. доставлено было 9 т. п. мазута и 13 т. п. керосина, въ 1900 г.—7 т. п. мазута, въ 1901 г. не было доставокъ.

**) Приводимыя цифры относятся лишь къ фрахтамъ на сырую нефть и мазутъ. Фрахты на керосинъ приблизительно на 50% выше.

	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Отъ	7,5 к.	7 к.	7 к.	6,25 к.	6,2 к.	5,2 к.	6,25 к.	6,7 к.	7 к.	5 к.
До	8 к.	7 к.	7 к.	7 к.	6,8 к.	5,75 к.	7,1 к.	7 к.	7,5 к.	6 к.

Изъ этихъ данныхъ видно, что нѣкоторое пониженіе фрахтовъ, наблюдавшееся до 1899 г., смѣнилось въ послѣдніе годы повышеніемъ. Въ 1902 г. фрахты достигли величины 7,5 коп. Въ 1903 г. опять обнаружилось сильное паденіе ихъ.

Значеніе Рыбинска, представляющаго собой послѣднюю пристань на Волгѣ, до которой могутъ доходить крупныя суда, идущія съ низовьевъ, обусловлено, главнымъ образомъ, его нахожденіемъ въ узлѣ нѣсколькихъ путей. Городъ этотъ является центромъ, изъ котораго отправляются грузы по пяти путямъ. Часть товаровъ направляется вверхъ по Волгѣ, доходя до Твери, Ржева, а также переходя на Вышневолоцкую систему; часть идетъ вверхъ по Шекснѣ, на Маріинскую систему, и доходитъ до С.-Петербурга; часть же поступаетъ на р. Мологу и на всю Тихвинскую систему до Невы. Наконецъ, огромное значеніе имѣетъ желѣзнодорожный путь, соединившій съ 1870 г. Рыбинскъ со станціей Николаевской желѣзной дороги—Бологое. Близость къ С.-Петербургу дѣлаетъ Рыбинскъ однимъ изъ важнѣйшихъ торговыхъ центровъ Петербургскаго района. Особенно важное значеніе имѣетъ этотъ городъ въ хлѣбной торговлѣ. Ежегодно въ теченіе навигаціоннаго времени Рыбинская пристань превращается въ первоклассную хлѣбную ярмарку съ десятками милліоновъ рублей оборота. Съ начала 90-хъ годовъ изъ Рыбинска начинаетъ вывозиться все большее и большее количество нефтяныхъ грузовъ.

Главнѣйшимъ путемъ, по которому отправляются грузы изъ Рыбинска, является Маріинская система, соединяющая бассейны Балтійскаго и Каспійскаго морей каналами между рр. Ковжей и Вытегрой. Разстояніе между Рыбинскомъ и С.-Петербугомъ по Маріинской системѣ—1.030 верстъ. Преобладающая часть грузовъ, особенно хлѣбныхъ, выходящихъ изъ Рыбинска, идетъ по Маріинской системѣ, гдѣ грузовое движеніе развивается съ

каждымъ годомъ, не смотря на всѣ недостатки и несовершенства въ техническомъ оборудованіи пути.

Наиболѣе серьезное значеніе для Рыбинска послѣ Маріинской системы имѣетъ Московско-Виндово-Рыбинская желѣзная дорога. Открытіе этой дороги послѣдовало 4 іюня 1870 г. и сразу же отразилось на усиленіи подвоза хлѣбныхъ грузовъ къ Рыбинску. Для нефтяной же торговли Московско-Виндово-Рыбинская дорога играетъ первенствующую роль, далеко оставляя позади себя Маріинскую систему.

Сравнительно мало значенія, какъ для хлѣбной такъ и для нефтяной торговли, имѣютъ остальные пути. Вверхъ по Волгѣ на Тверь и на Вышеволоцкую систему отправляется незначительное количество грузовъ; въ то время какъ по Маріинской системѣ прошло, напр., въ 1897 г.—11.574 судовъ паровыхъ и непаровыхъ, по Вышневолоцкой системѣ прошло всего 2.572 судна. Немногимъ большее число судовъ пропустила въ этомъ году Тихвинская система—2.817 с. Транзитнаго сообщенія по Вышневолоцкой системѣ почти не производится: она имѣетъ значеніе мѣстнаго пути. Тихвинская система имѣетъ транзитное значеніе только для срочныхъ грузовъ, общее количество которыхъ ежегодно доходитъ до нѣсколькихъ сотъ тысячъ пудовъ.

Вывозъ нефтяныхъ грузовъ изъ Рыбинска за послѣдніе годы играетъ все большую роль. Онъ характеризуется слѣдующими цифрами.

Вывозъ изъ Рыбинска въ тысячахъ пудовъ:

Годы	Жел. дорогой			Маріин. сист.			Друг. путями			Всѣми путями		
	Мазута	Керосина	Всего	Мазута	Керосина	Всего	Мазута	Керосина	Всего	Мазута	Керосина	Всего
1899	8.572	1.088	9.660	38	83	121	2	72	74	8.612	1.244	9.856
1900	16.414	2.725	19.139	258	221	479	139	355	494	16.811	3.301	20.112
1901	15.316	2.588	17.904	32	239	271	36	572	608	15.384	3.399	18.783
1902	14.538	3.252	17.790	4.764	518	5.282	738	578	1.316	20.040	4.348	24.388
1903	16.997	3.075	20.072	3.203	1.432	4.635	1.488	551	2.039	21.688	5.058	26.756
Средн. за 5 л.	14.367	2.546	16.913	1.659	199	2.158	181	426	907	16.507	3.471	19.978

Изъ этой таблицы мы видимъ, что главную роль въ дѣлѣ вывоза нефтяныхъ товаровъ играетъ Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога. Слѣдующее за нею мѣсто занимаетъ Маріинская система. Отправки по другимъ путямъ, т. е. на Мологу, вверхъ по Волгѣ, и случайныя отправки внизъ, не достигаютъ значительныхъ размѣровъ. Въ процентныхъ отношеніяхъ это выражается слѣдующимъ образомъ:

Годы	Нефти и мазута			Керосина			Всѣхъ нефт. грузовъ		
	Жел. дор.	Мар. с.	Прочіе п.	Жел. дор.	Мар. с.	Прочіе п.	Жел. дор.	Мар. с.	Прочіе п.
1899	99.54%	0.44%	0.02%	87.5%	6.7%	5.8%	98.01%	1.2%	0.79%
1900	97.6%	1.5%	0.9%	82.6%	6.7%	10.7%	95.16%	2.38%	2.46%
1901	99.6%	0.2%	0.2%	76.1%	7.03%	16.87%	95.32%	1.44%	3.24%
1902	72.05%	23.7%	4.25%	74.6%	11.9%	13.5%	72.9%	21.6%	5.5%
1903	78.4%	14.7%	6.9%	60.8%	28.3%	10.9%	75.6%	17.32%	7.08%

До 1902 г. вывозъ изъ Рыбинска производился почти исключительно по желѣзной дорогѣ; начиная же съ этого года возрастаетъ значеніе Маріинской системы.

Для того, чтобы выяснить роль Рыбинска въ дѣлѣ снабженія нефтяными грузами его района, мы разсмотримъ подробнѣе вывозъ изъ Рыбинска по каждому изъ указанныхъ путей отдѣльно.

Вывозъ нефтяныхъ грузовъ изъ Рыбинска *по желѣзной дорогѣ* характеризуется слѣдующими данными:

Г о д ы	Нефти и нефт. остат.	Керосина	Всего нефтяныхъ грузовъ
	въ тысячахъ пудовъ		
1893	42	75	117
1894	1.615	133	1.748
1895	3.912	610	4.522
1896	6.066	734	6.800
1897	3.998	691	4.689
1898	4.898	724	5.622
1899	8.545	1.088	9.633
1900	16.577	2.711	19.288
1901	15.339	2.588	17.927
1902	14.438	3.253	17.691
Средн. за 5 л. 1893—1897	3.127	449	3.576
Средн. за 5 л. 1898—1902	11.959	2.073	14.032
Средн. за 10 л. 1893—1902	7.543	1.260	8.803

Изъ этихъ данныхъ мы видимъ, что начало усиленнаго вывоза нефтяныхъ грузовъ относится къ 1894—5 гг. Къ этому же времени, какъ мы видѣли выше, приходится вообще начало развитія нефтяныхъ операцій въ Рыбинскѣ. Если сравнить среднія цифры отправки керосина и мазута изъ Рыбинска по пятилѣтіямъ, то обнаружится сильный ростъ ихъ за послѣдній періодъ.

Что касается 1903 г., то за весь годъ изъ Рыбинска вывезено было по жел. дорогѣ 16.997 т. п. мазута и сырой нефти и 3.075 т. п. керосина. Такимъ образомъ, вывозъ мазута возросъ, по сравненію съ предшествовавшимъ годомъ, на 2.559 т. п., а вывозъ керосина упалъ на 178 т. п.

На размѣры отправленія нефтяныхъ грузовъ изъ Рыбинска вліяетъ *стоимость перевозки* товаровъ отъ мѣстъ первоначальнаго отправленія.

Перевозка нефти и мазута отъ Рыбинска до станцій, находящихся въ районѣ распространенія рыбинскихъ грузовъ, вообще производится по общему тарифу; но при перевозкѣ нефтяныхъ остатковъ отъ ст. Рыбинскъ на нѣкоторыя станціи Николаев. жел. дороги, дѣйствуетъ слѣдующій исключительный тарифъ:

	въ цист. ж. д.	въ цист. ч. отп.
Отъ Рыбинска до С.-Петерб. (Пущино, Новый П. и Мор. Пр.)	8,66 к.	7,58 к.
„ „ до Колпино . . .	8,59 к.	7,56 к.
„ „ до Тосно	8,53 к.	7,54 к.

При перевозкѣ керосина отъ Рыбинска до нѣкоторыхъ станцій Николаевской дороги дѣйствуетъ также исключительный тарифъ:

Отъ ст. Рыбинскъ до ст. С.-Петербургъ, Пущино, Морская пристань и Новый портъ,

въ цист. жел. дор.—23,50 коп. съ пуда.

„ „ част. лиц.—22,34 „ „ „

За станціонные расходы взимается— 0,4 „ „ „
а за взвѣшиваніе—75 к. съ цистерны.

Если сопоставить стоимость нефт. грузовъ чрезъ Рыбинскъ *до Петербурга* за рядъ лѣтъ, то мы замѣтимъ пониженіе въ цифрахъ стоимости провоза за время до 1900 г. и повышеніе за время съ 1900 по 1902 г.

Стоимость провоза въ копейкахъ съ пуда отъ Рыбинска до С.-Петербурга измѣнялась слѣд. образомъ:

Годы	Фрахтъ отъ Астр.		Тарифъ отъ Рыбинска				Общая стоимость			
			Въ вагон. дороги		Въ вагон. отправ.		Въ вагон. дороги		Въ вагон. отправ.	
	Мазутъ	Керос.	Мазутъ	Керосинъ	Мазутъ	Керосинъ	Мазутъ	Керосинъ	Мазутъ	Керосинъ
1894	8	12	8,66	24,18	6,99	22,28	16,66	36,18	14,99	34,28
1895	7	10,5	8,66	24,18	6,99	22,28	15,66	34,68	13,99	32,78
1896	7	10,5	8,66	24,18	6,99	22,28	15,66	34,68	13,29	32,78
1897	7	10,5	8,66	23,50	7,06	21,76	15,66	34,00	14,06	32,26
1898	6,8	10,2	8,66	23,50	7,06	21,76	15,45	33,70	13,86	31,96
1899	5,75	8,63	8,66	23,50	7,06	21,76	14,41	32,13	12,81	30,36
1900	7,1	10,7	8,66	23,50	7,06**	21,76	15,76	34,20	14,16	32,46
1901	6,9	10,4	8,66	23,50	7,58	22,34	15,56	33,94	14,48	32,71
1902	7,0	10,5	8,66	23,50	7,58	22,34	15,66	34,00	14,58	32,84
1903	5,0	7,5	8,66	23,50	7,58	22,34	13,66	31,00	12,58	29,84
Сред. за посл. 5 лѣтъ (1899—1903 г.)	6,4	9,6	8,66	23,50	7,37	22,11	15,06	33,1	13,77	31,71

*) Фрахты взяты здѣсь высшими. Фрахты на керосинъ построены по тому разсчету, что они выше фрахтовъ на мазутъ на 50%.

**) Тарифъ 1900 г. мы считаемъ по тар. таб. 97 г., такъ какъ въ навигацію 1900 г. тарифъ 1900 г. еще не былъ введенъ.

Къ стоимости перевозки до Петербурга необходимо прибавить стоимость накладныхъ расходовъ въ Рыбинскѣ. Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Госуд. Совѣта въ 1885 г. установлены въ Рыбинскѣ сборы по содержанію рѣчной полиціи. Взимаются они въ слѣдующихъ размѣрахъ: съ судовъ, прибывающихъ къ пристани—по 10 коп. съ каждой тысячи пудовъ груза 2) съ судовъ отходящихъ—по 5 коп. съ тысячи пудовъ груза 3) съ товаровъ, прибывающихъ къ пристани цѣнностью отъ 25 к. и выше за пуд., по 1/10 коп. съ пуда. Съ грузовъ, проходящихъ безъ перегрузки, сборъ не взимается. Это обстоятельство нерѣдко служитъ причиной недоразумѣній между администраціей сборовъ и владѣльцами грузовъ.

Кромѣ того взимается еще городской сборъ въ размѣрѣ 10 коп. съ тысячи пудовъ емкости прибывающаго судна.

Если сравнить доставки въ Петербургъ изъ Рыбинска съ доставками изъ другихъ пристаней, то станетъ понятнымъ, почему Рыбинскъ дѣлается главнымъ распредѣлительнымъ пунктомъ для Петебургскаго района.

Стоимость доставки мазута въ Петербургъ въ коп. съ пуда:

Годы	Чрезъ Ярославль			Чрезъ Нижній			Чрезъ Рыбинскъ			
	Фрахтъ отъ Астр.	Тарифъ до Петер.	Общая стоимость	Фрахтъ отъ Астр.	Тарифъ до Петер.	Общая стоимость	Фрахтъ отъ Астр.	Сборы	Тарифъ до Петер.	Общая стоимость
		Въ ваг. отправ.			Въ ваг. отправ.				Въ ваг. отправ.	
1899	5,5	7,39	12,89	4,5	10,33	14,83	5,75	0,11	7,06	12,92
1900	6,8	7,39	14,19	5,75	10,33	16,08	7,1	0,11	7,06	14,27
1901	6,5	7,99	14,49	5,5	11,26	16,76	6,9	0,11	7,58	14,59
1902	6,7	7,99	14,69	5,5	11,26	16,76	7,0	0,11	7,56	14,69
1903	4,85	7,99	12,84	4,0	11,26	15,26	5,0	0,11	7,58	12,69
Среднее за 5 л.	6,1	7,55	13,65	5,1	10,89	15,99	6,4	0,11	7,37	13,88

Борьба Рыбинска съ Нижнимъ и Ярославлемъ идетъ и изъ за доставки керосина въ Петербургъ, что видно изъ слѣдующей таблицы:

Стоимость доставки керосина въ Петербургъ:

Годы	Чрезъ Ярославль			Чрезъ Нижній			Чрезъ Рыбинскъ			
	Фрахтъ отъ Астр.	Тарифъ до Петер.	Общая стоимость	Фрахтъ отъ Астр.	Тарифъ до Петер.	Общая стоимость	Фрахтъ отъ Астр.	Тарифъ до Петер.	Сборы	Общая стоимость
1899	8,25	?	?	6,75	23,40	30,15	8,63	0,11	21,76	30,50
1900	10,2	?	?	8,63	23,40	32,03	10,7	0,11	21,76	32,57
1901	9,75	23,22	32,87	8,25	24,15	32,70	10,4	0,11	22,31	32,85
1902	10,05	23,22	33,17	8,25	24,45	32,70	10,5	0,11	22,34	32,95
1903	7,5	23,12	30,42	6,0	21,15	30,45	7,50	0,11	22,34	29,45
Среднее за 5 л.	9,1	Около 23,12	Около 32,22	7,6	21,03	31,63	9,6	0,11	22,11	31,82

Но преимущество Рыбинска въ этомъ отношеніи сильно парализуется недостаточной провозоспособностью желѣзныхъ дорогъ, обслуживающихъ Петербургскій районъ.

Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога скрещивается съ Николаевской у ст. Бологое. Провозоспособность Николаевской дороги до такой степени насыщена, что огромное количество вагоновъ съ нефтяными грузами надолго задерживается въ Бологое. Неоднократно, въ годы большихъ хлѣбныхъ отправокъ по Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дорогѣ изъ Рыбинска (такъ, напр., въ 1902 г.) въ періодъ навигаціи, правленіе Николаевской желѣзной дороги ограничивало число вагоновъ для нефтяныхъ грузовъ, при чемъ ихъ давалось иногда вмѣсто 100—60 или 65. Возвратъ вагоновъ-цистернъ изъ С.-Петербурга долженъ былъ бы при нормальныхъ условіяхъ происходить въ теченіе 10, 12 дней. Между тѣмъ не рѣдки

случаи, когда на обратный пробѣгъ вагоновъ-цистернъ требовалось 16—18 дней.

При отсутствіи достаточно обширныхъ складовъ въ Рыбинскѣ такая ненормальность даетъ себя чувствовать сильно и заинтересованныя лица давно уже обратили на нее вниманіе. По мнѣнію свѣдущихъ лицъ, она создаетъ серьезную угрозу рыбинской торговлѣ, и слѣдовательно выходъ изъ такого опаснаго положенія долженъ быть найденъ во что бы то ни стало. Самымъ вѣрнымъ и радикальнымъ изъ всѣхъ способовъ устраненія существующей ненормальности рыбинскими грузоотправителями признана постройка прямого желѣзнодорожнаго пути отъ Рыбинска на С.-Петербургъ, о чемъ въ 1900 г. и было возбуждено соотвѣствующее ходатайство.

Въ настоящее время больше шансовъ на осуществленіе имѣетъ другой проектъ соединенія Рыбинска съ С.-Петербургомъ. Онъ состоитъ въ томъ, чтобы соединить станцію Моск.-Винд.-Рыб. жел. дор.—Красной Холмъ съ одной изъ станцій строющейся Сѣверной дороги. Но та же Сѣверная дорога, пройдя недалеко отъ города Череповца, можетъ создать въ лицѣ этого города конкурента Рыбинску, такъ какъ часть грузовъ, поступающихъ въ Рыбинскъ, съ проведеніемъ Сѣверной дороги, которая соединяетъ Череповецъ съ Петербургомъ, будетъ итти на Шексну къ г. Череповцу, если только гавань у него окажется къ тому достаточно приспособленной. Что нѣкоторыя основанія къ предположенію возможности такого результата имѣются, это можно видѣть изъ того факта, что такія солидныя фирмы, какъ Т-во Бр. Нобель, О-во „Мазутъ" и Восточное Общество заарендовали уже въ Череповцѣ большіе участки для нефтяныхъ складовъ.

Для выхода изъ затрудненія, создаваемаго недостаточной провозоспособностью Николаевской дороги, правленіе Московско-Виндаво-Рыбинской дороги возбудило вопросъ о постройкѣ нефтепровода отъ Рыбинска до Петербурга. Въ августѣ прошлаго года акціонеры О-ва М.-М.-Рыб. ж. д. образовали коммисію для разсмотрѣнія вопроса о выгодности для Общества сооруженія и эксплоатаціи нефтепровода Рыбинскъ—Бологое—Петербургъ. Но въ видахъ осторожности правленіе считало нужнымъ ограничиться первоначально прокладкою трубъ только отъ Бологое до С.-Петербурга. Расходы исчислялись въ 9—10 милліоновъ

рублей, причемъ предполагалось, что пропускная способность нефтепровода будетъ около 20 милліоновъ пудовъ мазута. Коммиссія пришла къ тому заключенію, что устройство и эксплоатація нефтепровода представляется дѣломъ вполнѣ цѣлесообразнымъ, но при условіи заключенія съ однимъ изъ крупныхъ нефтепромышленныхъ предпріятій договора о постройкѣ близь С.-Петербурга нефтеперегоннаго завода. Длина нефтепровода предполагалась въ 582 версты, такъ что при 9 дюймовыхъ трубахъ онъ дѣйствительно въ состояніи былъ бы пропускать около 20 милліоновъ пудовъ мазута въ годъ. Затрата лишнихъ двухъ милліоновъ рублей дала бы, по предположенію коммиссіи, возможность увеличить это количество до 40 мил. пудовъ въ годъ. Если опредѣлить тарифъ въ $^1/_{53}$ коп. съ пуда и версты, то валовая выручка отъ эксплоатаціи нефтепровода составитъ 1.400 тыс. рублей при передачѣ 20 мил. пудовъ и 2.800 тыс. руб. при передачѣ 40 мил. пудовъ. Чистую же прибыль коммиссія опредѣлила въ 1.240 тыс. руб. При такихъ условіяхъ коммиссія полагала возможнымъ не испрашивать средствъ отъ казны, а покрыть расходы чистой прибылью. Правленіе же Моск.-Винд.-Рыб. жел. дороги, находя, что общіе интересы русской промышленности, въ виду сокращенія ввоза въ порты Балтійскаго моря иностраннаго каменнаго угля, значительно выиграли бы отъ устройства нефтепровода къ С.-Петербургу, сочло умѣстнымъ возбудить вопросъ объ участіи въ дѣлѣ устройства и эксплоатаціи нефтепровода также и казны.

До сихъ поръ, однакоже, вопросъ этотъ не получилъ окончательнаго разрѣшенія.

Что касается выгодности и успѣшности этого предпріятія, то на этотъ счетъ существуютъ различные взгляды. По мнѣнію нѣкоторыхъ свѣдущихъ лицъ въ Рыбинскѣ, дѣло это вполнѣ осуществимое. Однако же крупныя торговыя фирмы г. Рыбинска относятся къ нему отрицательно. Въ г. Череповцѣ на этотъ счетъ держатся того мнѣнія, что проектъ устройства нефтепровода не можетъ имѣть серьезнаго значенія, и что гораздо больше шансовъ имѣютъ Череповецкія начинанія. Столь же пессимистическаго взгляда держится и авторъ статьи о Рыбинскомъ нефтепроводѣ, помѣщенной въ Горнозаводскомъ Листкѣ (за 1904 г.), г. О.Ч. По его исчисленію удешевленіе перевозки при проведеніи нефтепровода должно ограничиться

2 коп. на пудъ, а такое удешевленіе не можетъ вызвать значительнаго расширенія потребленія нефтяного топлива въ С.-Петербургскомъ районѣ. Между тѣмъ неустойчивость цѣнъ на мазутъ въ Баку и его постепенное вздорожаніе могутъ привести къ сокращенію спроса на жидкое топливо въ С.-Петербургѣ. При цѣнѣ на мазутъ болѣе чѣмъ въ 9—10 коп. за пудъ, разница въ цѣнѣ въ пользу каменнаго угля оказывается слишкомъ ощутительной, и частныя предпріятія не станутъ, по мнѣнію О. Ч., пренебрегать ею.

Пессимистическое отношеніе къ разсматриваемому предпріятію обусловливается кромѣ того еще и тѣмъ соображеніемъ, что сооружаемая нынѣ за счетъ казны магистраль Вятка—Вологда—Петербургъ отвлечетъ часть груза отъ Николаевской дороги и если не оттянетъ къ себѣ нѣкот. количество нефтяныхъ грузовъ, то во всякомъ случаѣ облегчитъ напряженную работу этой дороги. Но до сихъ поръ задержки грузовъ въ Бологое, повторяемъ, даютъ себя сильно чувствовать, неблагопріятно отзываясь на развитіи нефтяной торговли въ Рыбинскѣ.

Что касается перевозочныхъ средствъ М.-Винд.-Рыб. ж. дор., то они къ 1 января 1903 г. заключались въ слѣдующемъ.

Принадлежащихъ дорогѣ вагоновъ-цистернъ для перевозки нефтяныхъ грузовъ на Петербургской сѣти Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор. имѣется 45 емкостью каждый въ 750 пуд., начиная съ 1899 года число вагоновъ-цистернъ не измѣнялось.

Частныхъ вагоновъ-цистернъ, приписанныхъ къ дорогѣ, къ 1 января 1903 г. состояло 234, общ. емк. 154.830 п.

Число вагоновъ и ихъ общая емкость по годамъ измѣнялись слѣд. образомъ:

1899	общ. ч. в.	41	общ. емк.	28.510 п.	1902 г.	общ. ч. в.	234	общ. емк.	154.830 п.
1900	„	61	„	43.510 „					
1901	„	81	„	58.510 „	1903 г.	„	234	„	154.830 п.

По Московской сѣти вагоновъ-цистернъ для перевозки нефтяныхъ грузовъ не имѣется. По ней обращаются вагоны, приписанные къ С.-Петербургской сѣти.

Оборотъ вагоновъ-цистернъ на линіяхъ С.-Петербургской

сѣти отъ главнѣйшей станціи отправленія до главнѣйшихъ станцій назначенія составляетъ:

Рыбинскъ—Псковъ и обратно—128 часовъ
Рыбинскъ—Дно и обратно—204 „
Рыбинскъ—Стар. Русса и обр.—184 „
Рыбинскъ—Бологое и обр.—144 „
Рыбинскъ—Бѣжецкъ и обр.—106 „

Общая длина магистрали на С.-Петербургской вѣтви Московско-Виндаво-Рыбинской дороги составляла въ 1903 г. 1.027,312 в., причемъ вѣтвь Рыбинско-Псковская имѣетъ 620 вер., Кашинская—53 в., Краснохолмская—30,27 в., участокъ Дно-Новосокольники—165,185 в. Новгородская вѣтвь—156,86 в. Кромѣ того, строятся линіи на участкахъ Петергургъ—Дно и Новосокольники—Витебскъ, протяженіемъ 365 верстъ. До 1902 г. включительно длина путей Петербургской сѣти была всего лишь 860 в., такъ какъ тогда не существовало Краснохолмской линіи.

Общая длина магистрали на Московской вѣтви составляетъ 858,309 верстъ, въ томъ числѣ на участкѣ Москва-Крейцбургъ—743,536 верстъ, а на участкѣ Туккумъ-Виндава—104,776 в. Длина вѣтвей общаго пользованія: 1) на Николаевск. ж. д. при ст. Москва—1,093 в., 2) тоже Маріинск. вѣтвь—0,842 в. 3) Шереметьевская вѣтвь—3,951 в. 4) на Ржевъ—2,109 в. 5) на С.-Петербургско-Варш. ж. д. при ст. Рѣжица—2,2 вер., вѣтвь къ Виндавскому порту—5,404 в. Кромѣ того сооружается участокъ Крейцбургъ-Туккумъ длиною 185,645 вер. и вѣтвь отъ ст. Крейцбургъ 1 до разъѣзда № 51—2,826 верстъ. Второй колеи нигдѣ нѣтъ.

Мазутъ, отправляемый изъ Рыбинска по М.-В.-Рыб. дорогѣ, поступаетъ въ пункты, лежащія по слѣд. линіямъ:

По линіи отъ Рыбинска до Пскова съ вѣтвями на Кашинъ, Холмъ, Чудово и Н.-Сокольники.

По линіи отъ Твери до Петербурга.
„ „ „ Петербурга до Вильны
„ „ „ Петербурга до Бальтійскаго порта
„ „ „ Пскова до Риги
„ „ „ Риги до Смоленска
„ „ „ Либавы до Вильны

Для характеристики района, потребляющаго вывозимый изъ Рыбинска желѣзнодорожнымъ путемъ мазутъ, и сравненія отдѣльныхъ его частей, играющихъ различную роль въ дѣлѣ потребленія рыбинскаго мазута, приводимъ слѣд. таблицу:

Поступило тысячъ пудовъ:

	1899	1900	1901	1902	1903
На станціи въ районѣ Рыбинскъ-Псковъ съ вѣтвями М.-В.-Р. ж. д. . . .	195	247	20	156	204
На остальныя станціи М.-В.-Р. ж. д. .	17	19	25	—	7
На всѣ станціи М.-В.-Р. ж. д. . . .	212	266	45	156	211
На станціи въ районѣ Петерб.-Тверь Н. д.	5.834	12.834	11.582	12.278	12.824
На станціи въ районахъ Ржев.-Вязьма и Тверь-Москва Ник. д.	—	—	—	—	—
На остальныя станціи Никол. дор. . .	1	7	3	—	-
На всѣ станціи Никол. д.	5.835	12.841	11.585	12.278	12.824
На станціи Балт. и Псково-Риж. ж. д.	2.488	3.414	3.629	2.956	3.097
На станціи Либаво-Ромен. ж. д. . .	1	3	—	4	14
На станціи Риго-Орлов. ж. д. . . .	2	20	22	13	786
На станціи С.-П.-Б.-Варш. ж. д. . .	13	17	16	23	40
Всего на всѣ районы	8.551	16.561	15.297	15.430	16.972

Указанный районъ распространенія мазута и нефти, отправляемыхъ по желѣзнымъ дорогамъ изъ Рыбинска, охватываетъ собой слѣд. губерніи, цѣликомъ или частями: Ярославскую, Тверскую, Новгородскую, С.-Петербургскую, Псковскую,

Эстляндскую, Курляндскую, Лифляндскую, Ковенскую, Виленскую, Витебскую, Сувалкскую и отчасти нѣкоторыя др.

Главнѣйшими станціями назначенія для жидкаго топлива, отправляемаго изъ Рыбинска, являются:

С.-Петербургъ (С.-Петербургъ, Н.-Портъ, М.-Пристань, Пущино), Тосно, Лисино, Красное село, Гатчино, Колпино, Бологое, Тверь, Рига, Мюльграбенъ.

На эти станціи доставлялось изъ Рыбинска.

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за врем. 93—97 г.	Средн. за врем. 98—902 г.	Средн. за все 10—тилѣт.
С.-Пет.	4	279	1.837	3.711	1.209	1.525	2.841	7.769	6.571	6.513	1.108	5.050	3.229
Тосно .	—	152	1.948	2.173	2.091	2.440	2.370	3.195	3.322	2.827	1.273	2.831	2.052
Лисино	—	—	-	92	81	54	78	127	127	107	34	99	67
Кр. Село	—	—	—	—	—	—	—	80	163	—	—	49	—
Гатч.	—	481	—	48	13	24	27	-	—	1	108	10	59
Колпино	—	78	95	10	—	92	2.142	3.074	4.025	3.877	36	2.642	1.339
Бологое	—	—	—	—	—	655	708	1.895	906	817	—	996	—
Тверь .	—	—	1	—	—	80	2	77	19	—	—	36	—
Рига .	—	—	—	—	—	—	—	10	7	—	—	3	—
Мюльгр.	—	—	—	—	578	—	—	—	5	—	116	1	—

Керосинъ, отправляемый изъ Рыбинска по Моск.-В.-Рыб. дорогѣ, поступаетъ въ пункты, лежащіе по линіямъ:

Отъ Рыбинска до Пскова съ вѣтвями на Кашинъ, Холмъ, Чудово и Ново-Сокольники.

По линіи отъ Петербурга до Твери.
„ „ „ Твери до Москвы и отъ Ржева до Вязьмы.
на станціи Балтійск. и Псково-Риж. ж. д.
„ „ Либаво Ромен. жел. дор.
„ „ Риго-Орловской ж. д.
„ „ С.-ПБ.-Варшав. ж. д.

Бываютъ случайныя отправки и на станціи др. дорогъ.

Для характеристики района, потребляющаго вывозимый изъ Рыбинска желѣзнодорожнымъ путемъ керосинъ, и для сравненія отдѣльныхъ его частей, играющихъ различную роль въ дѣлѣ потребленія рыбинскаго керосина, приводимъ слѣдующую таблицу.

Поступило тысячъ пудовъ:

	1899	1900	1901	1902	1903
На ст. въ районѣ отъ Рыб. до Пскова съ вѣт. М.-В.-Рыб. ж. д.	141	196	295	334	340
На остальныя станціи М.-В.-Рыб. ж. д.	120	103	110	47	81
На всѣ станціи М.-В.-Рыб.	281	299	405	381	421
На станціи въ районѣ Пет.-Твер. Н. ж. д.	202	1.403	1.313	1.714	1.312
На ст. въ районѣ Тверь-Москва и Ржевъ-Вязьма Ник. ж. д.	21	23	18	7	1
На всѣ станціи Николаевск. ж. д.	223	1.426	1.331	1.721	1.313
На станціи Балт. и Псково-Риж. ж. д.	237	311	335	492	473
На станціи Либаво-Роменск. ж. д.	34	111	88	99	135
На станціи Риго-Орлов. ж. д.	208	372	194	268	352
На станціи С.-П.-Б.-Варшавск. ж. д.	110	168	259	245	35
Всего на весь районъ	1.093	2.719	2.612	3.206	2.729

Указанный районъ распространенія керосина, отправляемаго по желѣзной дорогѣ изъ Рыбинска, охватываетъ собой слѣд. губ., цѣликомъ или частями: Ярославскую, Тверскую, Новогородскую, Петербургскую, Псковскую, Эстляндскую, Курляндскую, Лифляндскую, Ковенскую, Виленскую, Витебскую, Сувалкскую, отчасти и нѣк. другія (Гродненск., Минскую, Московскую).

Для керосина главнѣйшими станціями назначенія являются: С.-Петербургъ, Выш. Волочекъ, Боровичи, Бѣжецкъ, Псковъ и др.

Доставлялось тысячъ пудовъ:

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	Среднее за 5 л. 93—97	Среднее за 5 л. 98—902	Среднее за 10 л. 93—902
С.-Петерб.	—	—	377	215	357	71	140	1.301	1.177	1.570	190	855	522
В. Волочекъ	—	—	3	13	12	23	35	37	37	52	6	37	21
Боровичи .	11	37	18	35	20	3		15	16	7	30	8	19
Бѣжецкъ .	36	11	17	38	17	33	36	37	19	58	12	43	42
Псковъ . .	—	—	—	—	—	61	40	54	62	67	—	57	—
Ст. Русса .	—	—	—	—	13	16	30	32	49	51	—	36	—
Новгородъ .	—	—	—	—	22	37	52	47	16	50	—	46	—
Нарва . .	—	—	—	11	10	13	15	24	26	12	5	21	14
Юрьевъ .	—	—	—	15	22	53	67	80	73	91	13	73	43
Ревель . .	—	—	—	36	18	30	52	58	58	70	11	54	32
Валкъ . .	—	—	—	13	1	12	31	39	68	97	3	50	26
Либава . .	—	—	—	—	—	18		11	21	3	—	18	—
Муравьево	—	—	—	—	—	—	1	1	5	1	—	2	—
Шавли . .	—	—	—	—	—	11	11	12	26	25	—	24	—

Нефтяные грузы, отправляемые изъ Рыбинска, доходятъ до слѣдующихъ пограничныхъ пунктовъ: С.-Петербурга, Ревеля, Риги, Либавы и Вержболово. Разстояніе отъ Рыбинска до этихъ городовъ меньше, нежели разстояніе до нихъ же отъ

другихъ Волжскихъ пристаней. Но уже Граево, т. е. слѣдующій за Вержболовымъ къ югу пограничный пунктъ, отстоитъ отъ Рыбинска дальше, чѣмъ, напримѣръ, Одесса. Можно сказать, слѣдовательно, что Рыбинскъ по мѣстоположенію своему, является главнымъ распредѣлительнымъ центромъ для мѣстностей, прилегающихъ къ Западной границѣ отъ С.-Петербурга до Вержболова.

Но выгодность отправокъ въ эти пункты опредѣляется не только ихъ разстояніемъ отъ станцій первоотправительницъ, но и разницы въ фрахтахъ отъ Астрахани до пристаней у этихъ станцій.

Слѣдующая таблица, опредѣляющая стоимость доставокъ во всѣ эти пункты отъ Рыбинска и отъ другихъ пристаней покажетъ намъ, насколько доставка изъ Рыбинска, какъ мазута, такъ и керосина, оказывается выгоднѣе доставокъ изъ другихъ пунктовъ.

Стоимость доставки жидкаго топлива и керосина въ коп. съ пуда отъ Астрахани.

До / Чрезъ	Мазута					Керосина				
	Петерб.	Ревеля	Риги	Либавы	Вержб.	Петерб.	Ревеля	Риги	Либавы	Вержб.
Рыбинскъ	12,69	16,14	16,41	19,14	20,18	30,45	32,95	33,31	36,62	38,40
Ярославль	12,89	17,91	18,29	21,01	22,05	30,62	35,08	35,44	39,63	41,39
Нижній . .	15,26	21,00	20,53	33,20	23,15	31,20	39,60	39,23	41,47	41,33
Царицынъ	16,27	26,38	24,86	26,96	25,90	33,22	42,53	41,36	43,00	42,22

ГЛАВА IV.

ГЛАВНѢЙШІЕ ПУНКТЫ ОТПРАВЛЕНІЯ НЕФТЯНЫХЪ ГРУЗОВЪ НА ПРИТОКАХЪ ВОЛГИ.

I. Маріинская система.

Главнѣйшій водный путь, которымъ нефтяные грузы выходятъ изъ Рыбинска—это Маріинская система. Въ послѣднее время система эта обратила на себя серьезное вниманіе правительства и торговцевъ, и есть нѣкоторое основаніе ожидать расширенія роли этого пути въ дѣлѣ перевозки различныхъ, а въ частности и нефтяныхъ грузовъ, идущихъ съ Волги въ Петербургскій районъ. Поэтому мы считаемъ не лишнимъ остановиться на описаніи этого пути нѣсколько дольше.

Маріинскій водный путь соединяетъ р. Волгу съ Балтійскимъ моремъ. Уже очень давно, цѣлыя столѣтія тому назадъ, русскіе торговцы пользовались этимъ путемъ для доставки хлѣба и рыбы съ Волги въ сѣверный районъ. Значеніе этого пути сразу значительно возросло со времени основанія С.-Петербурга. Однако, прежде чѣмъ этотъ водный путь сдѣлался пригоднымъ для торговаго движенія, необходимо было затратить много средствъ и энергіи на приведеніе его въ надлежащее состояніе. Русское правительство со времени Петра Великаго не разъ предпринимало крупныя работы по улучшенію Маріинской системы. Многое въ этомъ направленіи, дѣйствително, было сдѣлано за истекшія два столѣтія. Проведены искусственные каналы, устроены во многихъ мѣстахъ шлюзы, для удобства конной тяги приведены въ болѣе соотвѣтствующій видъ бичевники вдоль рѣкъ. Но всѣ эти мѣропріятія, къ сожалѣнію, выполнялись безъ достаточной энергіи и рѣшительности. Многое оставалось недодѣланнымъ, многія работы оказывались впослѣдствіи недостаточными. Ко всему этому присоединялась поразительная медлительность какъ въ дѣлѣ исполненія предпринимаемыхъ улучшеній, такъ и въ предварительномъ разрѣшеніи вопросовъ о назрѣвшихъ нуждахъ системы.

Въ дѣлѣ улучшенія Маріинской системы видную роль играло рыбинское купечество. Еще въ 1845 г. въ рыбинскомъ

биржевомъ комитетѣ разсматривали вопросъ объ устройствѣ по рѣкѣ Шекснѣ станцій для перемѣны лошадей, употребляемыхъ для тяги судовъ. Этотъ вопросъ впослѣдствіи возбуждался еще много разъ. Въ 1865 г. были устроены въ нѣсколькихъ мѣстахъ системы такъ называемыя „подможныя станціи“, поставлявшія лошадей для тяги судовъ.

Съ введеніемъ пароходства условія передвиженія по системѣ стали измѣняться. Туэрное пароходство сдѣлало почти совершенно излишними подможныя станціи. Въ 1869 г. Новоладожская земская управа ходатайствовала о томъ, чтобы на каналѣ Императора Александра II вмѣсто конной тяги было заведено буксирное пароходство. Рыбинскій бирж. комитетъ присоединился къ этому ходатайству. Но при этомъ были приняты мѣры къ тому, чтобы пароходство не устраняло окончательно конной тяги.

Подобнаго рода періодическими мѣропріятіями улучшеніе условій судоходства на Маріинской системѣ достигалось лишь отчасти. Съ развитіемъ торговыхъ оборотовъ въ Рыбинскѣ все болѣе и болѣе давала себя чувствовать необходимость коренного преобразованія системы, но приступать къ нему не спѣшили.

Только въ 1890 г. состоялось окончательное рѣшеніе по этому вопросу. Въ этомъ году разрѣшено было приступить къ исправленію Шексны на меляхъ ниже Череповца, въ порожистой части и въ истокѣ, къ работамъ на Бѣлозерскомъ каналѣ, къ улучшенію шлюзовъ рѣкъ Ковжи и Вытегры, исправленію Онежскаго канала и рѣки Свири. На эти переустройства отпущено было $12^1/_2$ милліоновъ рублей. Производство работъ было разсчитано на 5 лѣтъ, причемъ имѣлось въ виду: 1) достигнуть возможности пропускать въ теченіе всей навигаціи суда 30 саженной длины и $4^1/_2$ саж. ширины, при 10 четвертяхъ осадки, 2) добиться того, чтобы шлюзы давали 40 пропусковъ въ теченіе 16 рабочихъ часовъ и, чтобы благодаря этому фрахтъ отъ Рыбинска до С.-Петербурга понизился до 8 коп. съ пуда. Но результаты переустройства, оконченнаго въ 1896 году не оправдали надеждъ, и въ первые два года Маріинская система оказалась въ худшихъ, нежели раньше, условіяхъ. Наибольшая осадка въ 97 г. была 5 четв. 3 вершка, а продолжительность хода отъ Рыб. до Петерб.—60 сутокъ при фрахтѣ въ $11^1/_2$ коп. Въ 1898 году было предпринято новое пе-

реустройство системы, хотя и не сопровождавшееся какими нибудь блестящими результатами, но все же восполнившее нѣкоторые вопіющіе недостатки пути.

Маріинская система отъ Рыбинска до Калашниковской пристани на Невѣ представляетъ собой путь въ 1.048,5 верстъ. Глубина бассейна и условія передвиженія въ разныхъ частяхъ пути различны, поэтому разсмотрѣніе ихъ удобнѣе производить отдѣльно.

Система начинается рѣкою Шексною, длина которой отъ устья до Бѣлозерскаго канала составляетъ 370 верстъ. На ней находится три шлюза. Тяга судовъ вверхъ по Шекснѣ производится нынѣ съ помощью туэровъ или буксирныхъ пароходовъ, а въ мелководье лошадьми. Мосты по бечевнику вдоль Шексны находятся въ самомъ невозможномъ состояніи и лошадей приходится переводить черезъ рѣку вбродъ.

Бѣлозерскій каналъ, соединяющій Шексну и Ковжу и тянущійся вдоль берега Бѣлоозера, имѣетъ въ длину 63 версты. На немъ находится 2 шлюза: шлюзъ Безопасность въ началѣ канала и шлюзъ Польза въ концѣ его. Эта часть пути и путь по р. Ковжѣ до шлюза Константинъ не представляютъ почти никакихъ неудобствъ. Пропускная способность шлюза Константинъ при высокомъ уровнѣ воды, въ нижней части Ковжи, можетъ быть признана достаточной: шлюзъ свободно пропускаетъ 50 судовъ въ сутки. Но его способность парализуется скопленіемъ судовъ, не могущихъ достаточно быстро пройти выше лежащіе шлюзы. Подъ Константиномъ стоитъ иногда до 200 судовъ. Тяга судовъ отъ Чайки, т. е. отъ начала Бѣлозерскаго канала, до шлюза Константинъ, а равно и далѣе производится лошадьми, нанимаемыми преимущественно у артелей мѣстныхъ крестьянъ.

Шлюзованная часть системы отъ шлюза Константинъ до Вытегры заключаетъ въ себѣ водораздѣлъ бассейновъ Балтійскаго моря и рѣки Волги. Для перехода чрезъ водораздѣлъ устроены слѣдующія сооруженія: три подъемныхъ шлюза по рѣкѣ Ковжѣ, соединительный Ново-Маріинскій каналъ, длиною въ 6 верстъ и 29 опускныхъ шлюзовъ по р. Вытегрѣ.

Искуственныя сооруженія эти находятся въ должномъ порядкѣ и потому въ этой части системы суда не встрѣчаютъ особенныхъ препятствій. Быстрота движенія здѣсь зависитъ исключительно отъ числа судовъ и пропускной способности

шлюзовъ. По предположеніямъ, выставленнымъ въ проектахъ на пропускъ судна въ шлюзѣ достаточно 24 минуты, что составитъ 60 пропусковъ въ сутки. Фактическое же число суточныхъ пропусковъ оказывается гораздо меньшимъ—21—40 пропусковъ въ сутки. Со времени переустройства системы тяга судовъ въ шлюзованной части стала производиться лошадьми. Однимъ изъ существ. недостатковъ этой части системы считается узкость Ново-Маріинскаго соединительнаго канала, имѣющаго въ ширину болѣе 8 сажень. Суда въ 4 съ лишнимъ сажени ширины уже не въ состояніи здѣсь разойтись.

Отъ Вытегры суда направляются сперва по р. Вытегрѣ, (10 верстъ), а затѣмъ входятъ въ Озерскій каналъ, соединяющій р. Вытегру съ р. Свирью, и тянутся вдоль берега Онежскаго озера на протяженіи 63 версты. Препятствій для судовъ въ этой части пути уже совсѣмъ не встрѣчается.

Рѣка Свирь, длиною въ 202 версты, представляетъ нѣкоторыя затрудненія для судоходства въ виду большого числа пороговъ, встрѣчающихся между Вознесеньемъ и Подъяндебой (130 верстъ). Правда, за послѣднее время благодаря расчисткѣ и спрямленію фарватера ходъ въ порогахъ значительно улучшился. Однако и до сихъ поръ буксировка судовъ не можетъ производиться здѣсь безъ расчалокъ и остановокъ. Подъемъ вверхъ въ главныхъ порогахъ производится туэрами. Иногда одно судно поднимается двумя пароходами. Стоимость буксировки здѣсь достигаетъ иногда непомѣрной высоты.

Для обхода Ладожскаго озера суда направляются по каналамъ—Свирскому Императора Александра III, до Сяси—длиною 38 верстъ, Сясьскому Императрицы Маріи Феодоровны—до Волхова—10 верстъ, Лоджскому Императора Александра II—до Невы—$103^1/_2$ верстъ. Перевалы чрезъ Сясь и Волховъ—$1^3/_4$ в. Длина всего пути, такимъ образомъ=$153^1/_4$.

При нормальныхъ условіяхъ на прохожденіе всего пути отъ Рыбинска до С.-Петербурга требовалось бы 28—30 дней. Но дѣйствительная скорость судовъ отстаетъ отъ этой нормы.

Въ среднемъ суда проходятъ по Маріинской системѣ $18^1/_2$ верстъ въ сутки. Слѣдовательно, весь путь можетъ быть пройденъ въ 56,6 дней. Но скорость пути бываетъ неодинакова въ первую половину навигаціи—до іюня, и во вторую половину. Въ первую половину навигаціи, когда вода въ общемъ стоитъ

выше и загроможденіе пути не такъ еще велико; продолжительность прохожденія пути отъ Рыбинска до С.-Петербурга въ общемъ меньше, чѣмъ во вторую половину. До іюня время нахожденія судовъ въ пути не превышаетъ 60 сутокъ, послѣ же іюня, оно достигаетъ 70 и даже 80 дней.

Скорость прохожденія Маріинской системы судами измѣняется кромѣ того по годамъ, такъ какъ она зависитъ отъ такихъ условій, какъ большая или меньшая высота водъ, скопленіе судовъ, продолжительность навигаціи, техническія улучшенія. Однако, не смотря на всѣ мѣропріятія, направленныя къ увеличенію быстроты, сколько нибудь замѣтныхъ перемѣнъ въ этомъ направленіи до сихъ поръ не замѣчается.

При такихъ условіяхъ судно можетъ совершить по Маріинской системѣ всего только одинъ рейсъ, при чемъ накладные расходы судовладѣльца, благодаря столь долгому пребыванію въ пути, достигаютъ крупныхъ цифръ.

Медленность движенія судовъ по Маріинской системѣ зависитъ не столько отъ малой скорости тяги, столько отъ частыхъ и продолжительныхъ задержекъ судовъ въ пути, такъ что на простой судовъ часто уходитъ больше времени, чѣмъ на движеніе. Къ числу причинъ, порождающихъ такія задержки, относятъ неравномѣрность въ дѣятельности шлюзовъ и образующееся, благодаря этому, скопленіе судовъ. Немаловажную роль играютъ также недостаточная глубина водъ и быстрота теченія въ нѣкоторыхъ частяхъ системы.

Тяга судовъ вверхъ по Шекснѣ производится пароходами и туэрами, въ мелководье же—лошадьми. Паровая тяга судовъ посредствомъ туэровъ на Шекснѣ введена съ 1863 г.; въ 1901 году половина судовъ была буксируема туэрами и пароходами К°, цѣпного пароходства, а половина—пароходами различныхъ лицъ и обществъ. Стоимость тяги судовъ отъ Рыбинска до Чайки буксирными пароходами опредѣляется различно, отъ 3/4 коп. до 1 3/4 коп. съ пуда. За тягу туэрами плата обыкновенно бываетъ нѣсколько выше, приблизительно на 1/4 коп. съ пуда.

Общая стоимость конной тяги на всемъ пути отъ Бѣлозерска до Шлиссельбурга исчисляется приблизительно въ 38 р. 65 к. съ лошади. Буксировка судовъ на Шекснѣ и на Свири и перевозка судовъ на Волховѣ обходится съ судна въ 30 саж. длины, считая его способнымъ принять до 41.000 пуд. груза,

приблизительно въ 650—1.000 рублей, причемъ стоимость эта не одинакова въ различное время навигаціи. Если считать, что судно въ 30 саж. длины при конной тягѣ требуетъ 6 лошадей, то стоимость всего пути отъ Рыбинска до Шлиссельбурга можно будетъ опредѣлить приблизительно въ 900—1.200 рублей съ судна.

Цѣны на тягу судовъ устанавливаются для каждой навигаціи отдѣльно судопромышленниками и коннопромышленниками на общихъ собраніяхъ ихъ, происходящихъ при судоходныхъ дистанціяхъ. Совѣщаніе судопромышленниковъ Маріинской системы, состоявшееся 12 іюня 1902 г. въ Рыбинскѣ, просило начальника округа оказать содѣйствіе къ тому, чтобы совѣщанія коннопромышленниковъ и судовладѣльцевъ относительно установленія цѣнъ на тягу происходили въ г. Рыбинскѣ, при биржевомъ комитетѣ, и при томъ не въ началѣ навигаціи, а зимою. Ходатайство это встрѣчено было очень сочувственно.

Существующая до сихъ поръ на системѣ конная тяга признается знатоками дѣла грубымъ анахронизмомъ. На упомянутомъ выше совѣщаніи судопромышленниковъ 1902 г. рѣшено было ввести въ видѣ опыта въ навигацію 1903 г. паровую тягу на шлюзованной части рѣки Ковжи. Рыбинскій биржевой комитетъ возбуждалъ по этому поводу соотвѣтствующія ходатайства. По вычисленіямъ докладчиковъ, представлявшихъ проекты о замѣнѣ на всей системѣ конной тяги паровой, эта реформа могла бы привести къ тому, что путь отъ Рыбинска до С.-Петербурга могъ бы быть пройденъ въ 15 дней. Для этого понадобилось бы всего 200 буксирныхъ пароходовъ въ 20 силъ каждый.

Опытъ замѣны конной тяги паровой на р. Ковжѣ долженъ бы быть, по всей видимости, очень удачнымъ. Бечевникъ въ этой части системы не только худшій на всемъ пути отъ Рыбинска до Ладожскаго озера, но и не можетъ быть приведенъ въ надлежащее состояніе, такъ какъ постоянно разрушается разливами. Сама же рѣка Ковжа по своей глубинѣ и ширинѣ весьма удобна для движенія карavановъ.

Въ навигацію 1904 г. предполагается произвести опытъ замѣны конной тяги паровой по каналамъ Императоровъ Александра II, Александра III и Императрицы Маріи Феодоровны, на что уже получено необходимое разрѣшеніе. При этомъ обя-

зательнымъ условіемъ ставится пользованіе на буксирныхъ пароходахъ минеральнымъ топливомъ. Это условіе ставилось и при опытѣ введенія паровой тяги по рѣкѣ Ковжѣ.

Грузъ, поступающій съ Волги, идетъ на Маріинскую систему въ большинствѣ случаевъ съ перегрузкой въ Рыбинскѣ. Необходимость такой перегрузки обусловливается невозможностью для слишкомъ большихъ волжскихъ судовъ входить въ Маріинскую систему. Это обстоятельство привело къ созданію на Маріинской системѣ самостоятельнаго флота. Флотъ этотъ состоитъ преимущественно изъ судовъ лодочнаго типа: полулодокъ (22—29 с.), межеумковъ, баржей (34 с.) тихвинокъ и т. д. Въ послѣднее время замѣтно увеличеніе количества баржей. Но этотъ типъ судовъ—лодокъ и баржей—сталъ преобладать, какъ сообщаетъ г. Трояновскій, лишь сравнительно недавно. Еще въ 1882 г. рыбинскій флотъ почти исключительно состоялъ изъ безпалубныхъ судовъ барочнаго типа.

Численный ростъ баржъ и полулодокъ, не увеличивая собою размѣровъ самаго флота, совершается на счетъ судовъ прежняго барочнаго типа и, какъ думаетъ г. Трояновскій, скоро окончательно вытѣснитъ этотъ типъ.

Замѣна болѣе мелкихъ судовъ крупными полулодками и баржами уменьшаетъ численность отправляемыхъ изъ Рыбинска судовъ.

Такъ, по даннымъ биржевого комитета

	Въ годы		
	1896 г.	1897 г.	1901 г.
отправлено судовъ	2.529	2.544	2.057
Средняя грузоподъемность одного судна	18.261 п.	18.487 п.	29.555 п.

Какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, средняя грузоподъемность одного судна соотвѣтственно возрастаетъ. Это увеличеніе грузоподъемности судовъ должно будетъ привести къ удешевленію стоимости перевозки.

Но не всѣ грузы поступаютъ на Маріинскую систему, предварительно перегружаясь въ Рыбинскѣ. Часть ихъ поступаетъ непосредственно съ Волги. Это бываетъ въ тѣхъ случаяхъ, когда суда, доставляющія грузы, въ состояніи пройти Маріинскую систему. Количество такихъ судовъ, проходящихъ съ Волги на Маріинскую систему безъ перегрузки, съ каждымъ годомъ увеличивается.

Мысль о прямомъ грузовомъ движеніи воднымъ путемъ отъ Астрахани до С.-Петербурга далека еще отъ сколько-нибудь серьезнаго осуществленія. Препятствіемъ тому служатъ не только размѣры волжскихъ судовъ, а также и медленность передвиженія грузовъ по Маріинской системѣ. „При свободномъ движеніи судовъ на Волгѣ, говоритъ г. Трояновскій, волжскій судовщикъ, оставаясь на Волгѣ, по доставленіи груза въ Рыбинскъ, можетъ разсчитывать еще на вторичную нагрузку своего судна. Между тѣмъ, пускаясь съ грузомъ по Маріинской системѣ, судовщикъ рискуетъ зазимовать въ С.-Петербургѣ и въ лучшемъ случаѣ вернуться поздно осенью назадъ, дорого заплативъ за пропускъ порожняго судна на шлюзахъ“.

Несмотря на всѣ свои недостатки, Маріинская система всегда была важнѣйшимъ путемъ, соединявшимъ Рыбинскъ съ Петербургомъ. Она не утратила этого своего первенствующаго положенія даже съ проведеніемъ Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги. Это можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ (о вывозѣ изъ Рыбинска по желѣзной дорогѣ и по Маріинской системѣ):

	Въ тысячахъ пудовъ					
	1896	1897	1898	1899	1900	1901
По жел. дорогѣ .	22.458	24.769	27.116	21.979	56.311	33.708
По Маріин. сист.	50.780	50.009	—	—	65.321	56.937
Всего . .	73.238	74.778	—	—	121.632	90.745

Но въ числѣ грузовъ, отправляемыхъ по Маріинской системѣ, главное мѣсто занимаютъ хлѣбные грузы, такъ что преобладаніе отправокъ по Маріинской системѣ объясняется исключительно тѣмъ обстоятельствомъ, что хлѣбные грузы, идущіе въ Петербургъ до сихъ поръ продолжаютъ двигаться преимущественно водными путями.

Причина этого кроется прежде всего въ сравнительной дешевизнѣ водной перевозки по сравненію съ желѣзнодорожной.

Кромѣ сравнительной дороговизны перевозокъ желѣзнодорожный путь отъ Рыбинска до С.-Петербурга страдаетъ еще однимъ существеннымъ недостаткомъ: Московско-Виндаво-Рыбинская жел. дорога не обладаетъ достаточной провозоспособностью для того, чтобы своевременно перевозить грузы, прибывающіе въ Рыбинскъ по воднымъ путямъ.

Эти грузы успѣваютъ въ очень короткій промежутокъ времени въ самомъ началѣ навигаціи скопиться въ Рыбинскѣ въ такомъ количествѣ, какое не можетъ быть вывезено за это время по жел. дорогѣ: до половины іюня въ Рыбинскъ приходитъ уже около 70 мил. пудовъ груза, между тѣмъ жел. дорога при лучшихъ условіяхъ въ состояніи отправить за время отъ начала навигаціи до средины іюня не болѣе 10 милліоновъ пудовъ.

Для большей части грузовъ задержка въ Рыбинскѣ сопряжена съ излишними расходами по охранѣ, страхованію и т. д.; къ этому нужно еще прибавить сильно ощущающійся въ Рыбинскѣ недостатокъ складовъ; храненіе же груза въ баржахъ невозможно, такъ какъ волжскія суда берутъ поставку на условіяхъ очистки судна въ опредѣленный срокъ (не больше мѣсяца). Кромѣ того, каждый хозяинъ непроданнаго въ Рыбинскѣ хлѣба старается возможно скорѣе отправить его въ Петербургъ, чтобы не упустить удобнаго для продажи момента. Поэтому на желѣзную дорогу поступаютъ тѣ грузы, срокъ на поставку которыхъ слишкомъ коротокъ для того, чтобы можно было направить ихъ воднымъ путемъ.

Но будучи важнѣйшимъ изъ всѣхъ путей, по которымъ рыбинскіе хлѣбные грузы направляются къ Петербургу, Маріинская система по отношенію къ нефтянымъ грузамъ играетъ далеко не крупную роль. Вывозъ нефтяныхъ грузовъ этимъ пу-

темъ до самаго послѣдняго времени не достигалъ сколько нибудь крупныхъ размѣровъ. Нефтяные грузы поступаютъ на Маріинскую систему изъ Астрахани, перегружаясь большей частью въ Рыбинскѣ въ суда меньшихъ размѣровъ.

Отправлено изъ Рыбинска по Маріинской системѣ тысячъ пудовъ:

Годы	Керосина			Мазута			Всего		
	Съ перегрузкой	Безъ перегрузки	Всего	Съ перегрузкой	Безъ перегрузки	Всего	Съ перегрузкой	Безъ перегрузки	Всего
1897	—	220	220	—	—	—	—	220	220
1898	—	5	5	54	47	101	54	52	106
1899	—	83	83	—		—	—	83	83
1900	251	49	300	40		40	291	49	340
1901	239	95	334	125	22	147	364	117	481
1902	518	151	669	4.764	258	5.022	5.282	409	5.691
1903	1.432	50	1.482	3.203	420	3.623	4.635	470	5.105
Среднее за посл. 5 л.	488	86	574	986	140	1.766	2.114	226	2.340

Изъ этой таблицы мы видимъ, что до 1902 г. Маріинская система не играла замѣтной роли въ вывозѣ мазута и керосина. Съ 1902 г. вывозъ мазута, а съ 1903 г.—керосина становится сразу значительнымъ, причемъ большая часть грузовъ направляется въ Шексну по перегрузкѣ въ Рыбинскѣ. Непосредственно съ низовьевъ Волги по прежнему идетъ лишь небольшое количество.

Въ 1904 г. Товарищ. Бр. Нобель предполагалось провести по каналамъ уже до 12 милліоновъ нефтяныхъ грузовъ, для чего сдѣланы самодвижущіяся баржи (емкостью 30—40 тыс. пудовъ) и арендованы въ Астрахани пароходы для буксирнаго движенія, которое Нобелю разрѣшено производить въ видѣ опыта.

По мѣсяцамъ отправка мазута и керосина изъ Рыбинска распредѣляется слѣдующимъ образомъ.

	1901 г.		1902 г.		1903 г.	
	Керос.	Мазутъ	Керос.	Мазутъ	Керос.	Мазутъ
Апрѣль.	—	—	—	—	—	—
Май . .	45	10	78	12	256	52
Іюнь . .	29	—	52	8	260	268
Іюль . .	63	—	228	—	376	304
Августъ .	93	—	26	—	214	93
Сентябрь	7	—	133	—	273	82
Октябрь .	2	115	—	4.764	44	2.405
Итого.	239	125	518	4.764	1.432	3.203

Изъ этой таблицы мы видимъ, что керосинъ идетъ на Маріинскую систему преимущественно въ іюлѣ, августѣ, мазутъ-же въ октябрѣ. Изъ 4.744 пуд. отправленныхъ по перегрузкѣ въ Рыбинскѣ въ октябрѣ 1902 г. осталось зимовать въ устьѣ Глухой Шексны (въ 82 вер. отъ Рыбинска) 35 баржей съ 3.023 т. п. принадлежащихъ Т-ву Бр. Нобель нефтяныхъ остатковъ и на р. Шекснѣ при сел. Вольскомъ (30 вер. отъ Рыбинска) 11 баржей Т-ва Бр. Нобель съ 1.568 т. п., всего 4.578 т. п. Кромѣ того въ томъ-же году зазимовали грузы—О-ва „Мазутъ" 2 баржи на 80 т. п., О-ва „Дружина" 6 баржей на 345 т. п. и И. Н. Поршина 1 баржа на 70 т. п. (на Шекснѣ, у дер. Ворона на 49 вер. отъ Рыбинска). Въ 1903 году большая часть груза такъ-же оставалась на зимовку—32 т. п. на Шекснѣ у дер. Бурково (выше Череповца, 254 вер. отъ Рыбинска), а 3.013 т. п. въ Черномъ Мысу (32 вер. отъ Рыбинска). И тотъ и другой грузъ принадлежалъ Нобелю.

Незначительное участіе Маріинской системы въ вывозѣ мазута и керосина изъ Рыбинска объясняется прежде всего

тѣмъ обстоятельствомъ, что путь этотъ впродолженіе всей навигаціи занятъ исключительно хлѣбными караванами.

Маріинская система по условіямъ своего оборудованія не въ состояніи пропустить больше 3.000 судовъ, выходящихъ изъ Рыбинска. Въ самомъ дѣлѣ, если считать, по примѣру 1901 г., что число отправляемыхъ изъ Рыбинска судовъ (2.027) составляетъ по отношенію къ общему числу судовъ (4.764), пропущенныхъ чрезъ шлюзъ Андрея (шлюзъ, дольше всѣхъ другихъ задерживающій суда)—42,5%, то maximum отправокъ изъ Рыбинска на систему во всю навигацію можетъ быть не больше 2.800 судовъ. Шлюзъ Андрея дѣлаетъ въ сутки самое большее 38 пропусковъ. Если изъ этого числа всѣхъ пропусковъ 42,5% составляютъ пропуски судовъ, идущихъ отъ Рыбинска, то такихъ пропусковъ нужно считать 17 въ сутки. Такимъ образомъ, для всей навигаціи, считая ее круглымъ числомъ въ 6 мѣсяцевъ— получается 3.060 пропусковъ. Но это количество должно быть уменьшено на число пропусковъ въ послѣдніе 40 дней, такъ какъ въ эти дни значительныхъ отправокъ уже не можетъ быть въ виду невозможности дойти до Петербурга меньше, чѣмъ въ 40 дней. Суда, отправляемыя изъ Рыбинска въ послѣдніе 40 дней, принуждены зимовать по дорогѣ и увеличиваютъ собою число пропусковъ слѣдующей навигаціи. Поэтому уменьшеніе количества пропусковъ на число пропусковъ послѣднихъ 40 дней, дастъ намъ болѣе или менѣе правильную цифру возможныхъ отправокъ изъ Рыбинска. Это число составляетъ 2.380 судовъ. Допустивъ, что въ нѣкоторые годы эта цифра можетъ быть увеличена благодаря уменьшенію движенія судовъ обратно изъ Петербурга, мы можемъ принять maximum въ 2.500—2.600 судовъ.

Если сопоставить это максимальное число съ дѣйствительными отправками изъ Рыбинска за послѣдніе четыре года, то мы увидимъ, что при условіяхъ, существовавшихъ до послѣдняго времени, провозоспособность Маріинской системы не допускала сколько-нибудь значительнаго увеличенія рыбинскихъ отправокъ.

Количество судовъ, прошедшихъ на Маріинскую систему въ теченіе навигаціи:

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	Среднее за 1 г.
Съ перегрузкой	2.327	2.057	1.132	1.472	1.747
Безъ перегрузки	230	140	325	550	386
Всего . .	2.557	2.197	1.457	2.022	2.133

Но по мѣрѣ того, какъ благодаря появленію крупныхъ баржей и полулодокъ, провозоспособность системы увеличивается, она перестаетъ служить одной только хлѣбной торговлѣ.

Къ тому-же введеніе паровой тяги и измѣненія въ общихъ условіяхъ перевозки удешевляютъ провозъ грузовъ, въ томъ числѣ и нефтяныхъ, и потому на будущее время нельзя терять надежды на открытіе и для этихъ грузовъ свободнаго прохода по Маріинской системѣ.

Нефтяные грузы, вывозимые изъ Рыбинска, идутъ главнымъ образомъ въ С.-Петербургъ. Керосинъ поступаетъ, кромѣ того, въ попутные города—Череповецъ, Кирилловъ, Бѣлозерскъ. Вытегру*). Всѣ эти пункты не играли до сихъ поръ никакой роли въ нефтяной торговлѣ. Одинъ изъ нихъ, впрочемъ, можетъ въ будущемъ пріобрѣсти болѣе или менѣе важное значеніе. Городъ Череповецъ, въ виду близости его къ строющейся Сѣверной желѣзной дорогѣ, уже началъ останавливать на себѣ вниманіе торговыхъ сферъ; поэтому мы не считаемъ себя въ правѣ обойти молчаніемъ вопросъ о будущей роли этого города.

Череповецъ находится на правомъ берегу рѣки Шексны, въ 216 верстахъ отъ Рыбинска, неподалеку отъ впаденія въ Шексну рѣки Ягорбы. Рѣка въ этомъ мѣстѣ достаточно глубока, такъ что движеніе большихъ баржей можетъ совершаться

*) Въ 1901 г. въ эти пункты отправлено: въ Череповецъ—7 т. п., въ Кирилловъ—8 т. п., въ Бѣлозерскъ—14 т. п., въ Удожскій заводъ—2 т. п., въ Новую Ладогу—4 т. п., въ Гостинополье—1 т. п., въ Вознесенье (на Свири)—9 т. п., въ Петрозаводскъ—1 т. п.

здѣсь впродолженіе всей навигаціи. Бываютъ, правда, случаи, что къ срединѣ іюня наступаетъ въ Шекснѣ мелководье, и волжскія баржи въ такомъ случаѣ уже не могутъ проходить здѣсь съ полнымъ грузомъ. Къ числу существенныхъ неудобствъ Шексны относится ея узкость: около Череповца она имѣетъ въ ширину 50 саж., такъ что когда одна волжская баржа станетъ поперекъ рѣки, она заградитъ весь проходъ.

Въ торговомъ отношеніи Череповецъ никогда не игралъ крупной роли. Грузы поступали сюда лишь въ томъ количествѣ, какое необходимо было для мѣстнаго потребленія и для потребленія окрестныхъ селъ и деревень.

Торговля керосиномъ точно также не достигала широкихъ размѣровъ. Доставлялся керосинъ изъ Рыбинска въ тихвинкахъ, третникахъ и канавкахъ. Стоимость буксировки отъ Рыбинска обходилась въ 3/4 коп., при чемъ на доставку до Череповца требовалось три, четыре дня. Прибытіе керосина въ Череповецъ за послѣдніе годы выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

1901 г.	7 т. п.
1902 г.	5 т. п.
1903 г.	10 т. п.

Доставокъ мазута и сырой нефти почти никогда не бывало; въ 1903 г. разнымъ лицамъ доставлена только одна тысяча пудовъ сырой нефти.

Складовъ для храненія нефтяныхъ товаровъ въ Череповцѣ до послѣдняго времени не было; керосинъ хранился въ стоящихъ у берега нефтяныхъ баржахъ, въ 1903 году такихъ баржей у Череповца находилось 3.

Несомнѣнно, съ проведеніемъ Сѣверной желѣзной дороги торговая дѣятельность Череповца должна развиться шире. Дорога эта соединитъ С.-Петербургъ съ Вологдой и пройдетъ дальше до Вятки, а оттуда до Кургана. Она пересѣчетъ рѣку Шексну въ 40 верстахъ выше Череповца. Спустившись къ югу, желѣзная дорога подойдетъ близко къ Череповцу и въ этомъ пунктѣ, слѣдовательно, произойдетъ встрѣча Маріинскаго воднаго пути съ желѣзною дорогою. То обстоятельство, что эти два пути перекрещиваются именно въ этомъ пунктѣ, оказывается очень благопріятнымъ, такъ какъ Череповецъ находится еще въ той части Шексны, которая не представляетъ столь круп-

ныхъ препятствій судоходству, если не считать, конечно, извилистости рѣки и обилія на ней мысовъ, затрудняющихъ движеніе крупныхъ судовъ.

Въ виду перечисленныхъ условій вполнѣ естественной является мысль о необходимости приспособить Череповецъ къ той роли, какая выпадаетъ отнынѣ на его долю, т. е. расширить пригодную для стоянки судовъ водную поверхность у Череповца, укрѣпить и поднять берегъ, оборудовать гавань необходимыми приспособленіями и устроить амбары и склады.

Череповецкая городская дума возбудила предъ министерствомъ путей сообщенія ходатайство о сооруженіи въ Череповцѣ гавани. По этому поводу городскимъ головою г. Череповца И. А. Милютинымъ подана была записка о „необходимости устройства одновременно съ Сѣверною желѣзною дорогою у ст. Череповецъ гавани, какъ выходного пункта къ С.-Петербургу, и какъ единственнаго звена между Сѣверною дорогою и великимъ Волго-Маріинскимъ воднымъ путемъ“.

Мы не будемъ останавливаться на этой запискѣ, такъ какъ она мало обоснована вообще, а относительно нефтяныхъ грузовъ, въ частности, говоритъ два слова; не будемъ останавливаться и на возраженіяхъ рыбинскаго городскаго головы г. Расторгуева— по тѣмъ же причинамъ. Скажемъ только, что вслѣдъ за ходатайствомъ череповецкой городской думы, въ министерство поступило заявленіе рыбинскаго биржевого комитета, испрашивающаго содѣйствія къ расширенію рыбинской гавани, если не посредствомъ субсидіи, то посредствомъ правительственной безпроцентной ссуды. Въ ходатайствѣ этомъ указывается, между прочимъ, на необходимость устроить обширную нефтяную гавань въ Копаевѣ.

Въ спорѣ о цѣлесообразности новой гавани въ Череповцѣ верхъ одержали противники этого проекта. Правительство отказало череповецкой думѣ въ испрашиваемыхъ ею 2 милліонахъ рублей.

Въ настоящее время строителемъ примыкающаго къ Череповцу участка дороги, г-номъ Соболевскимъ, составленъ проектъ болѣе дешевой, но менѣе помѣстительной гавани. Приступлено уже къ устройству дамбы. Неподалеку отъ существующей нынѣ пристани Коммерческаго общества пароходства устроена

будетъ небольшая гавань для причалки судовъ, съ которыхъ грузы должны поступать на желѣзную дорогу.

Постройка Сѣверной желѣзной дороги нѣсколько затянулась. Участокъ С.-Петербургъ—Вологда предполагалось открыть 1 января 1905 года, но открытіе это послѣдуетъ не ранѣе осени 1905 г. (быть можетъ, въ октябрѣ). Кромѣ того, ассигновки на постройку этого участка сильно сокращены, но все-же работы послѣ нѣкотораго перерыва снова возобновлены и ведутся съ прежней энергіей.

Въ виду того, что Череповецъ, даже при отсутствіи гавани, все же получитъ значеніе передаточнаго пункта для нѣкоторой части грузовъ, идущихъ къ С.-Петербургу, нефтеторговыя фирмы Т-во Бр. Нобель, „Мазутъ", „Восточное Общество" и Чернонебовъ (Я. С.) арендовали около Череповца земли подъ нефтяные склады; но къ работамъ по устройству этихъ складовъ до сихъ поръ еще не приступлено.

---

2. Окскій бассейнъ.

Рѣки Окскаго бассейна протекаютъ по 82 уѣздамъ 10-ти центральныхъ губерній Россіи: Московской, Владимирской, Калужской, Рязанской, Тульской, Тамбовской, Орловской, Пензенской, Нижегородской и Смоленской. Окская котловина богата ископаемыми продуктами и, несмотря на истребленіе лѣсовъ, особенно желѣзными дорогами, еще во многимъ мѣстахъ лѣсиста, хлѣбородною же можно считать только ея южную часть. Одну изъ главныхъ отраслей промышленности этого бассейна составляетъ разработка руды, выдѣлка чугуна, стали и издѣлій изъ нихъ. Окскіе желѣзные заводы надѣлены довольно богато мѣстными рудами, но недостатокъ горючаго матеріала не позволяетъ развить выплавку чугуна въ значительной степени; съ примѣненіемъ нефти при выдѣлкахъ желѣза и стали должно уменьшиться употребленіе древеснаго топлива, которое въ такомъ случаѣ можетъ пойти на увеличеніе выплавки чугуна. Наибольшая часть заводовъ расположена за правымъ берегомъ р. Оки около Мурома, въ юго-восточной части Меленковскаго, западной—Ардатовскаго и сѣверной—Темниковскаго уѣздовъ: здѣсь находятся Кулебакскій заводъ, Выксунскіе, Илевскій, Гусевскій, Истинскій и другіе.

Что касается другихъ производствъ—то здѣсь, въ Оскомъ районѣ, хлопчато—бумажныя, льняныя и пеньковыя ткани занимаютъ одно изъ видныхъ мѣстъ. Далѣе, идутъ производства гончарное, стеклянное, целлюлозное и другія. Большое вниманіе въ Оскомъ районѣ обращаетъ на себя добыча каменнаго угля и торфа; за пятнадцатилѣтній періодъ въ среднемъ здѣсь добывалось въ годъ до 12 мил. пуд. кам. угля. Теплопроизводительность окскаго угля значительно менѣе донецкаго, тѣмъ не менѣе онъ пригоденъ для топки паровыхъ котловъ, отопленія зданій, для газоваго производства.

Торфъ находится больше всего въ Московской, Владимирской, Рязанской губерніяхъ и разрабатывается преимущественно по рѣкѣ Клязьмѣ.*)

Общая длина рѣкъ Окскаго бассейна опредѣляется въ 7.275 верстъ, изъ которыхъ пароходныхъ 1.643 версты; собственно же р. Ока судоходна на протяженія 1.282 верстъ,—отъ г. Орла до впаденія въ Волгу.

По условіямъ глубины и по характеру судоходства первый участокъ отъ г. Орла до г. Калуги, на протяженіи 257 верстъ, съ глубиной на перекатахъ отъ 4 до 6 вершковъ; второй—отъ г. Калуги до устья р. Москвы (у Коломны), длиной 230 верстъ, съ глубиной отъ 7 до 10-ти вершковъ; третій участокъ отъ г. Коломны до г. Рязани, протяженіемъ 145 верстъ, съ глубиною отъ 9 до 12 вершковъ; онъ обмелѣваетъ къ іюню мѣсяцу, т. е. какъ разъ къ тому времени, когда на р. Москвѣ послѣ накопа плотинами воды открывается судоходство по шлюзованной части ея на осадкѣ 5 четвертей, и когда особенно важно, чтобы для транзитнаго безперегрузочнаго судоходства съ р. Оки въ г. Москву была глубина на этомъ участкѣ не менѣе, чѣмъ на р. Москвѣ; вслѣдствіе этого часто суда принуждены, пройдя Рязань, паузиться съ 5-ти четвертей на 3 и менѣе и итти на этой осадкѣ до г. Коломны, гдѣ они снова нагружаются до 5 четвертей; при проходѣ этого участка нерѣдко паровая тяга замѣняется коноводной въ тѣхъ случаяхъ, когда осадка парохода препятствуетъ ему проходить перекаты Четвертый участокъ—отъ г. Рязани до Н.-Новгорода, длиной 650 верстъ, съ глуби-

*) Все вышеизложенное заимствовано изъ „Записки Московскаго Округа П. Сооб.“; изъ этой записки взято и описаніе фарватера.

ной отъ 15 вершковъ до 6 четвертей на песчаныхъ перекатахъ, до 13 вершковъ на порогѣ „Каменка".

На притокахъ р. Оки судоходство очень разнообразно какъ по своему характеру, такъ и по времени: на р. Москвѣ отъ Устья до г. Москвы, т. е. въ шлюзованной части (167 верстъ), оно производится въ теченіе почти всей навигаціи, прекращаясь лишь временно въ маѣ мѣсяцѣ для ремонта гидротехническихъ сооруженій; на шлюзованной рѣкѣ Тезѣ по той же причинѣ судоходство начинается въ концѣ мая; на р. Клязьмѣ судоходство начинается вездѣ за проходомъ льда и производится въ верховьѣ главнымъ образомъ весной, а въ нижней части рѣки отъ г. Коврова до устья Тезы и далѣе, до впаденія Клязьмы въ р. Оку,—въ теченіе всей навигаціи.

Среднее вскрытіе и замерзаніе рѣкъ Окскаго бассейна, по наблюденіямъ за послѣднія 10 лѣтъ, происходило въ слѣдующихъ числахъ:

	Вскрытіе.	Замерзаніе.
р. Ока 1 суд. уч.	21 марта	24 ноября
„ „ 2 „ „	24 „	14 „
„ „ 3 „ „	2 апрѣля	9 „
„ „ 4 „ „	6 „	11 „
р. Москва	2 „	11 „
р. Клязьма	9 „	11 „

Такимъ образомъ, навигація въ зависимости отъ весенняго и осенняго ледохода продолжается обыкновенно въ среднемъ около 7 мѣсяцевъ.

За послѣдніе два года вскрытіе и замерзаніе происходило въ слѣдующія числа:

	Вскрытіе		Замерзаніе	
	1902	1903	1902	1903
въ Коломнѣ	17 м.	19 м.	28 нояб.	28 н.
„ Рязани	22 „	16 „	30 „	16 „
„ Москвѣ	19 „	13 „	2 нояб.	27 „
на р. Клязьмѣ	5 апр.	19 „	2 „	17 „
на р. Тезѣ	11 „	22 „	3 „	3 „

Хотя окское судоходство за послѣдніе годы и увеличивается, но зато ежегодно возрастаютъ и непроизводительные расходы судопромышленниковъ отъ разныхъ затрудненій, встрѣ-

чаемыхъ, главнымъ образомъ, на уч. р. Оки между Коломною и Рязанью. Неполный грузъ, двойная перегрузка и связанныя съ такими перегрузками утраты сухого и утечки жидкаго груза, необходимость имѣть суда для распауживанія, порча судовъ и пароходовъ, потерянное въ пути время, вмѣстѣ съ отжившею коноводною тягою судовъ и вздорожаніемъ рабочихъ рукъ съ наступленіемъ лѣтней рабочей поры—вынуждаютъ судопромышленниковъ нести излишніе расходы, составлящіе отъ 25 до 50% всего рѣчного фрахта. Такъ какъ главное препятствіе на Московско—Нижегородскомъ пути представляютъ участокъ отъ г. Коломны до г. Рязани и порогъ „Каменка", на которыхъ невозможно достигнуть глубины 6 четвертей при помощи землечерпанія, то многими признается настоятельно необходимымъ, для установленія безпрепятственнаго движенія по этому пути,—произвести въ первую очередь слѣдующія работы: шлюзовать только участокъ отъ Коломны до Рязани при посредствѣ постройки двухъ плотинъ и двухъ шлюзовъ и устроить обходный шлюзованный каналъ на перекатѣ Каменка, а затѣмъ поддерживать на остальныхъ частяхъ пути (т. е. ниже Рязани до Каменки и отъ Каменки до Н.-Новгорода) глубину 6 четвертей землечерпаніемъ, для чего заготовить 6 землечерпательницъ, въ помощь къ имѣющимся 5 снарядамъ, и буксирный пароходъ.*)

По мнѣнію Московскаго Округа путей сообщенія, наряду съ перечисленными недостатками воднаго пути между Москвой и Нижнимъ, факторомъ, неблагопріятно вліяющимъ на грузооборотъ, слѣдуетъ признать недостаточность и неблагоустройство городскихъ пристаней. По проекту Округа, предполагается двѣ категоріи работъ: 1, улучшеніе существующихъ пристаней и судоходныхъ условій р. Москвы въ предѣлахъ столицы и 2, постройка трехъ гаваней; первая гавань—керосиновая должна быть построена выше дер. Кожухова, со складомъ на 3 мил. пудовъ; при водной поверхности бассейна въ 4 тыс. кв. саж. гавань эта займетъ участокъ земли, площадью въ 22½ тыс. к. с.; спеціальная желѣзнодорожная вѣтка соединитъ ее съ Московской окружной ж. дорогой; вторая гавань для всѣхъ вообще грузовъ, кромѣ керосина, нефти и другихъ легковоспламеняющихся предметовъ; третья—для выгрузки су-

*) „Записка Моск. О. П. С."

довъ съ нефтяными остатками и для зимовки 180—200 судовъ, площадью около 140 тыс. к. с., изъ которыхъ 33 тыс. отойдутъ подъ бассейнъ, на остальныхъ же будутъ устроены склады для мазута, амбары, эллингъ для постройки судовъ, желѣзнодорожные пути и т. под. Предназначенные подъ нефтяные склады участки земли настолько обширны, что на нихъ можетъ быть построено около 150 баковъ, емкостью свыше 22 мил. пуд. Гавань имѣется въ виду соединить рельсовымъ путемъ съ Московской окружной ж. дорогою*).

Кромѣ порта въ Москвѣ предполагается еще устроить гавань въ г. Рязани посредствомъ расчистки и расширенія рукава Трубежа. Съ устройствомъ этой гавани откроется подходъ къ Рязани и пріобрѣтается довольно обширная площадь для зимовки судовъ.

Какъ указываетъ „Записка Московскаго округа путей сообщенія", грузооборотъ въ Окскомъ бассейнѣ сильно увеличивается изъ года въ годъ: такъ, на всѣхъ пристаняхъ р. Оки и ея притоковъ въ 1899 году погружено и отправлено 57,1 мил. пуд., прибыло и выгружено 69,4 мил. пуд.; этотъ грузооборотъ располагался слѣдующимъ образомъ: отправлено съ пристаней Оки и ея притоковъ на Волгу 7,3 мил. п. Прибыло на пристани Оки и ея притоковъ съ Волги 19,6 мил. п.; а остальные 49,8 м. п., отправленные съ пристаней Окскаго бассейна, въ такомъ же количествѣ выгружено внутри самого бассейна. Въ Москву въ 1899 г. доставлено водным путемъ (по р. Москвѣ) около 16 мил. пуд., въ числѣ которыхъ только 2½ мил. п. пришли съ Волги. Отправлено же изъ Москвы около 1 м. п., причемъ на Волгу поступило немного болѣе ½ м. пуд. Между тѣмъ въ томъ же 1899 году по желѣзнымъ дорогамъ Моск.-Брестской, Курской, Нижегородской, Николаевской, Казанской, Арханг. и Кіево-Воронеж. въ Москву прибыло 315,7 мил. п. и отправлено 55,3 мил. п. Такая же значительная разница между количествами грузовъ, доставленныхъ въ г. Москву и отправленныхъ изъ нея воднымъ путемъ и желѣзными дорогами, замѣчается и въ предшествовавшіе годы: подвозъ грузовъ къ г. Москвѣ по желѣзнымъ дорогамъ съ 1894 по 1899 г. возросъ болѣе, чѣмъ на 93 мил. (на 42%). По рѣкѣ же Москвѣ за тотъ же періодъ времени онъ увеличился только на 2½ мил. пуд.,

*) „Вѣст. Рыб. Б." № 52, 1903 г.

въ частности, привозъ нефтяныхъ остатковъ въ Москву по желѣзнымъ дорогамъ достигъ въ 1899 г. 29,2 мил. пуд., а по р. Москвѣ онъ выразился лишь въ скромной цифрѣ 168 тыс. п.

Обрисовавъ въ общихъ чертахъ значеніе Окскаго края и грузооборотъ этого бассейна,—мы далѣе въ своемъ описаніи будемъ говорить о роли этого края лишь, поскольку онъ служитъ для распредѣленія и потребленія нефтяныхъ продуктовъ.

Нефтяные грузы въ сколько-нибудь значительномъ количествѣ поднимаются по р. Окѣ до прист. Озеры; выше этой пристани—въ Серпуховъ и друг. мѣста—нефтяной грузъ заходитъ въ самыхъ ничтожныхъ количествахъ. Самая главная нефтяная пристань—Рязань; это перевалочный и распредѣлительный пунктъ; здѣсь сосредоточены коммерческія хранилища; на многихъ же изъ остальныхъ пристаней склады для нефти принадлежатъ тому или иному промышленному заведенію; мы говоримъ: „склады для нефти", ибо керосиновые резервуары, конечно, всѣ имѣютъ коммерческій хорактеръ. Всѣхъ хранилищъ въ Рязани 23, емкостью на 3.050 тыс. пуд.; по владѣльцамъ они распредѣляются такъ: О-во „Ока" имѣетъ близъ товарной станціи Моск.-Казан. ж. д. 12 нефтяныхъ и 1 керосиновый рез., по 200 тыс. пуд. каждый, Шибаевъ и К°—1 рез. для керосина на 100 тыс. п., Моск.-Казан. ж. д. имѣетъ 9 рез. для нефти по 150 тыс. пуд. Съ пристани къ этимъ хранилищамъ проложенъ нефтепроводъ О-ва „Ока" наразстояніи 3½ верстъ; по нефтепроводу перекачивается мазутъ прямо изъ баржъ; передача же керосина совершается чрезъ цистерны; О-во „Ока" за передачу по нефтепроводу чужихъ грузовъ взимаетъ по 1/5 к. съ пуда. Рязанскій складъ обслуживаетъ ближайшія къ городу промышленныя заведенія и служитъ передаточнымъ пунктомъ для Московско-Казанской ж. д.

На Спасской пристани стоитъ 1 керосиновый резервуаръ, емкостью въ 18 тыс. пуд., принадлежащій г. Кутилову; этотъ складъ служитъ для продажи изъ него керосина мѣстнымъ жителямъ; подъѣзднаго пути къ нему не имѣется.

На Шиловской прист. О-ва „Ока" имѣетъ 1 резервуаръ для храненія нефти, емкостью въ 150 тыс. пуд. и О-во „Мазутъ"—тоже одинъ резер. для нефти на 30 тыс. пуд.; отсюда нефть перевозится въ цистернахъ по подъѣздному пути Моск.-Казан. ж. д.

На Копановской пр. находится одинъ рез. Качкова для

нефти на 60 тыс. пуд.; онъ служитъ для винокуреннаго завода Качкова.

На Касимовской прист. находятся: 1 рез. Т-ва Бр. Нобель для керосина, на 75 тыс. п., 1 керосиновый резервуаръ Иванова на 20 тыс. пуд.; 1—для храненія нефти, принадлежащій Обухову, на 20 тыс. пудовъ, и 2 резер. для нефти Т./Д. Зайцева, емкостью по 75 тыс. пуд. Керосиновыя хранилища служатъ для продажи мѣстнымъ жителямъ; хранилища Зайцева для надобностей его фабрики, а Обухова—для продажи на пароходы; никакихъ подъѣздныхъ путей здѣсь не имѣется.

На Досчатинской пристани—2 резерв. для нефти по 350 тыс. пуд.; резервуары принадлежатъ Выксунскимъ горнымъ заводамъ и служатъ для ихъ потребностей; къ хранилищамъ проведенъ заводскій подъѣздной путь.

На пр. „Ока-Липня“ Кулебакскій горный заводъ имѣетъ 3 резервуара для нефти, общей емкостью на 410 тыс. пуд.,—для своихъ потребностей; къ хранилищамъ проведенъ подъѣздной путь.

На Муромской пристани находится 1 керосиновый резервуаръ Т-ва бр. Нобель емкостью въ 100 тыс. пуд.; онъ стоитъ при вѣткѣ Муромской жел. дороги.

На Коломенскихъ пристаняхъ—въ Голутвинѣ: 2 резерв. для нефти по 200 тыс. пуд.—принадлежатъ О-ву „Ока“ и служатъ исключительно для потребностей завода Струве; 2 керосиновыхъ резервуара Т-ва бр. Нобель по 200 тыс. пуд.; въ городѣ же Коломнѣ находится 1 керосиновый резер. на 40 тыс. пуд., принадлежащій Шибаеву.

Московская пристань расположена при ст. Симоново, Моск-Казан. ж. д. Здѣсь находятся слѣдующія хранилища: 4 резер. для нефти, общей емкостью на 650 тыс. пуд.,—

принадлежащіе О-ву „Ока“,—

1 рез. для керосина на 200 тыс. п., того же О-ва;
2 рез. для нефти на 330 тыс. п., Т-ва бр. Нобель;
2 рез. для керосина на 300 тыс. п., того же Т-ва;
1 рез. для нефти на 225 тыс. п., О-ва „Мазутъ“;
1 рез. для керосина на 100 тыс. п., того же О-ва;
2 рез. для нефти на 300 тыс. п., принад. М.-Каз. ж. д.

Всего же на этой пристани находится 13 резервуаровъ, общей емкостью на 2.105 тыс. пуд.

На рѣкѣ Клязьмѣ, при Ковровской пристани, находятся три резервуара для нефти г. Треумова, служащіе для фабрики этого владѣльца: одинъ на 100 тыс. п., другой на 75 тыс. пуд. и третій на 12 тыс. п.

На остальныхъ пристаняхъ, когда къ нимъ подвозится нефтяной грузъ, служатъ хранилищами не рѣдко баржи; число этихъ хранилищъ не поддается учету, ибо они не постоянны.

Наливной флотъ, рейсирующій по р. Окѣ и ея притокамъ невозможно точно отграничить отъ наливного флота всего Волжскаго бассейна, такъ какъ не рѣдко баржи, плавающія по Волгѣ, обслуживаютъ и пристани Окскаго бассейна; но, конечно, сюда входятъ баржи меньшей грузоподъемности (при полной нагрузкѣ онѣ вмѣщаютъ отъ 50 до 100 тыс. пуд.); спеціально же окскія баржи имѣютъ грузоподъемность: для мазута отъ 50 до 80 тысячъ, для керосина—металлическія отъ 30 до 35 тыс. пудовъ.

Каждый пароходъ можетъ свободно сдѣлать въ теченіе навигаціи 7 рейсовъ отъ Нижняго до Москвы и обратно, ведя за собою три баржи длиною 30 саж., шириною 7 саж., изъ которыхъ каждая при осадкѣ 6 четвертей поднимаетъ до 50-ти тыс. пудовъ. Продолжительность буксировки отъ Нижняго до Коломны—20 дней, до Мячкова—23 д., до Москвы—25 д., а до другихъ главнѣйшихъ пристаней она уменьшается сообразно поверстному разстоянію, полагая на шлюзованную часть р. Москвы около 5—6 дней туда и обратно; отъ Нижняго до Мурома—4 дня, Досчатой—4 дня, до Касимова—5 дней, Шилова—7 дней, до Рязани—9 дней.

Мы говорили уже о томъ, что въ настоящее время окское судоходство несетъ большія потери, благодаря неустройству пути, отъ перегрузки, простоевъ, отъ уплаты возвышенной страховой преміи. Все это лишніе накладные расходы; къ числу послѣднихъ слѣдуетъ еще отнести: уплату за проходъ плашкоутныхъ мостовъ, высокій шлюзный тарифъ по р. Москвѣ (1,6—1,27—1,03—0,5 съ пуда) и конную тягу по р. Москвѣ, а во время сильнаго мелководья—между Рязанью и Коломной.

Вслѣдствіе всего этого и являются для Окскаго бассейна повышенные *фрахты* на всѣ грузы вообще, въ частности и на нефтяные. Въ послѣдніе годы существовали слѣдующіе фрахты: отъ Нижняго до Рязани отъ 4 до 5-ти коп., до Спасска,

Шилова и Копанова—отъ $3^1/_2$ до $4^1/_2$ коп., до Касимова отъ 2 до $2^1/_2$ коп., до Мурома, Досчатаго и Ока-Липня—отъ 1 до 2 к.; отъ Нижняго до Коломны 6—7 коп., до Мячкова и Москвы $7^1/_2$—8—9 коп.: это фрахты на нефтяные остатки; на керосинъ же: отъ Нижняго до Коломны—отъ 10 до 12 коп., а до Москвы—отъ 15 до 20 коп. съ пуда,—иногда, впрочемъ, фрахтъ падаетъ до 12 коп. Изъ сопоставленія величины фрахта въ послѣдніе годы съ величинами прежнихъ лѣтъ видно, что основной фрахтъ Нижній-Рязань остается постояннымъ: мы имѣемъ данныя съ 1893 года, гдѣ изъ года въ годъ повторяется 5 коп. съ пуда, за все разстояніе, или на версту съ каждой тысячи пудовъ—$7,_{34}$ коп.; фрахтъ до Коломны поднимался въ августѣ до 10 коп., а падалъ въ первыя недѣли навигаціи до 3 коп.; фрахты до Москвы поднимались до $10,_5$ к. и опускались въ маѣ до 5 коп. О сдачѣ на выводку мы имѣемъ лишь открывочныя указанія; такъ, по биржевымъ сдѣлкамъ, за послѣднюю навигацію отдано на выводку отъ Нижняго до Рязани по $1^1/_4$ коп. нефтяныхъ остатковъ и керосина отъ Нижняго до Коломны по 3 коп. Иногда берется поставка въ Рязань прямо изъ Астрахани, въ такомъ случаѣ перевозка обходится дешевле: тогда падаетъ на версту съ каждой тысячи пудовъ $2,_5$—$3,_4$ коп. По мнѣнію московскаго округа путей сообщенія, при устройствѣ окскаго пути можно съ большимъ вѣроятіемъ ожидать пониженія фрахтовъ между Нижнимъ и Москвою до 5-ти и даже до 4-хъ коп.; этому будетъ способствовать и то, что типъ настоящихъ судовъ быстро измѣнится на улучшенный, отчего и страховая премія сильно понизится. Кромѣ того, съ устройствомъ шлюзовъ на р. Окѣ, проектируется установить одинъ общій сборъ отъ г. Москвы до Рязани; такой тарифъ будетъ значительно менѣе нынѣ взимаемаго на рѣкѣ Москвѣ.

Путевая утечка отъ Нижняго до Рязани опредѣляется не болѣе $1^1/_2$ %, страховка по—$^1/_2$ коп. съ пуда.

Было уже отмѣчено, что самой главной пристанью по полученію нефтяныхъ продуктовъ въ Окскомъ бассейнѣ является Рязань; было бы интересно прослѣдить за рядъ лѣтъ ростъ поступленія сюда изслѣдуемаго нами продукта, но данныя

мин. путей сообщ. до того—здѣсь въ особенности—отличаются неправдоподобностью, что лучше воздержаться отъ статистическихъ выводовъ*).

Изъ сопоставленія количествъ привоза и вывоза, какъ желѣзной дорогой, такъ и воднымъ путемъ, видно, что для нѣкоторыхъ лѣтъ, по этимъ свѣдѣніямъ, въ Рязань въ суммѣ привезено меньше, чѣмъ вывезено; такъ, привозъ въ 1896 году на цѣлыхъ 2 м. п. меньше вывоза.

Но чтобы имѣть хотя бы какое-нибудь представленіе о томъ количествѣ нефтяныхъ грузовъ, которое получаетъ весь Окскій бассейнъ,—мы все же здѣсь приведемъ офиціальныя данныя за послѣднія пять лѣтъ:

Всѣ пристани Окскаго бассейна получили нефти и нефт. остатковъ:

въ 1899 . .	10.473,8	въ среднемъ за годъ 12.184,9
„ 1900 . .	7.659,9	
„ 1901 . .	7.419,8	
„ 1902 . .	17.581,0	
„ 1903 . .	17.590,0	

Керосина и проч. продуктовъ изъ нефти:

въ 1899 . .	0.327,1	въ среднемъ за годъ 0.993,5
„ 1900 . .	0.990,6	
„ 1901 . .	0.910,2	
„ 1902 . .	1.411,7	
„ 1903 . .	1.327,8	

За послѣдніе три года сильно увеличилась доставка керосина въ Москву; такъ, было подвезено:

въ 1901 . .	0.724,9
„ 1902 . .	0.921,0
„ 1903 . .	0.860,6

На 1904 г. одно О-во „Ока“ предполагало привезти въ Москву 1.200 тыс. п. Доставка нефти тоже возрастаетъ, и на 1904 г. О-во предполагало подвести до 1 мил. пудовъ. Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что съ улучшеніемъ воднаго пути

*) Наиболѣе достовѣрныя свѣдѣнія о привозѣ воднымъ путемъ имѣются за два послѣдніе года; эти свѣдѣнія мы приводимъ въ Приложеніи № 16.

подвозъ къ Москвѣ сильно возраститъ какъ всѣхъ грузовъ вообще, такъ въ частности—нефтяныхъ, такъ какъ даже и при настоящихъ неблагопріятныхъ условіяхъ тарифныя ставки на многіе предметы по водному пути между Н.-Новгородомъ и Москвой значительно меньше желѣзнодорожныхъ, что видно, напримѣръ, изъ того, что стоимость провоза нефтяныхъ остатковъ отъ Нижняго до Москвы по желѣзной дорогѣ 8,29 к., а по водному пути падаетъ до 7,5—8 коп.; стоимость провоза керосина: по желѣзной дорогѣ 22,2 а по водному пути 15—20 к.

Весь Окскій бассейнъ прорѣзываетъ большая сѣть желѣзныхъ дорогъ, почему грузы, проходящіе по этимъ рѣкамъ, свободно могутъ передаваться на станціи желѣзныхъ дорогъ, и наоборотъ. Но, какъ мы уже сказали, нефтяные грузы проходятъ не по всему Окскому бассейну, а лишь по части его; границами, до которыхъ доходятъ эти грузы, служатъ по р. Окѣ до пристани Озеры, по р. Клязьмѣ до пр. Ковровъ и по р. Тезѣ до пр. Шуи. Въ этихъ предѣлахъ проходятъ желѣзныя дороги: Московско-Казанская, небольшой своей частью Московско-Нижегородская и Муромская и еще меньшей—Моск.-Яросл.-Архангельская, своей вѣтвью Иваново—Новки, примыкающая къ Нижегородской дорогѣ, и, наконецъ, новая дорога Рязанско-Владимирская—узко-колейная. Съ Московско-Казанской ж. дор. грузообмѣнъ совершается чрезъ Рязань, ст. Шилово, Щурово, Озеры, Голутвинъ, Коломна и Москва, съ Московско-Яросл.-Арханг. чрезъ ст. Шуя, съ Рязанско-Владимирской чрезъ Рязань и съ Моск.-Нижегородской ж. д. чрезъ Ковровъ, Муромъ и Чернорѣченскій затонъ;*) иногда керосинъ заходитъ и на другія пристани, идя до Серпухова, но, какъ мы уже упомянули, здѣсь нѣтъ постоянныхъ нефтяныхъ пристаней, здѣсь грузъ скорѣе случайный.

---

*) Чернорѣченской затонъ, одно время игравшій большую роль по сдачѣ груза на рельсовый путь, за послѣдніе два года остается заброшеннымъ. Мѣсто этого затона занялъ Сеймовскій, гдѣ за послѣдній 1903 годъ зимовало 4.938 тыс. пуд. нефтян. груза. Судопромышленники просили Правленіе московскаго округа путей сообщенія войти съ ходатайствомъ о проведеніи отъ ст. „Сейма“, Московско-Нижегородской ж. д., вѣтки вдоль верхней части Сеймовскаго затона, чтобы возможно было производить выгрузку нефтяныхъ продуктовъ круглый годъ; по справкамъ, съ этого затона въ 1904 году могло бы перейти на рельсы до 15 мил. нефтяного груза; кромѣ того, переходилъ бы и хлѣбный грузъ. Ходатайство это дошло до министерства путей сообщенія, но пока, если не ошибаемся, этотъ вопросъ остается открытымъ.

Теперь мы перейдемъ къ Окскому бассейну, какъ потребителю нефтяныхъ продуктовъ, главнымъ образомъ—жидкаго топлива. Мы уже отмѣтили тѣ пристани, которыя обслуживаютъ промышленность этого бассейна; здѣсь же мы скажемъ о желѣзнодорожныхъ станціяхъ полученія нефтяныхъ грузовъ, коснемся Рязани, какъ распредѣлительнаго пункта, но прежде всего посмотримъ, какія производства потребляютъ тотъ или иной видъ топлива въ центрѣ Окскаго бассейна—Рязанской губ.

Преобладающее положеніе нефтяному топливу создаютъ заведенія по обработкѣ хлопка: въ 1900-мъ году въ ряду другихъ видовъ топлива жидкое здѣсь составляло 54,2%; далѣе, идутъ заведенія по обработкѣ минеральныхъ веществъ. Но самыми крупными потребителями топлива являются металлообрабатывающіе заводы, но на этихъ заводахъ нефть потребляется въ ничтожныхъ количествахъ; главнымъ топливомъ здѣсь служитъ древесный уголь. Если мы возьмемъ всѣ тѣ заведенія Рязанской губ., относительно которыхъ мы имѣемъ официальныя свѣдѣнія,*)—то потребленіе топлива за 1900 г. предъ нами выразится въ слѣдующихъ цифрахъ: кам. угля 490,8 тыс. п. (5,7%), древеснаго угля 846,9 т. п. (10,9%), кокса 136,6 т. п. (2,4%), нефтяного топлива 2.060,5 т. п. (37,6%), дровъ 25.570 к. с. (32,7%) и торфа 1.091 к. с. (10,7%).

То обстоятельство, что нами взяты данныя о потребленіи топлива за 1900 г., въ общемъ не могутъ сильно нарушить и для 1903 года соотношенія различныхъ видовъ топлива; только что приведенныя цифры подтверждаютъ то, что сказано было вначалѣ, это именно, что богатство лѣсовъ, разработка торфа въ этомъ бассейнѣ—съ одной стороны, и неблагоустройство воднаго пути—съ другой, не даютъ возможности проникнуть сюда жидкому топливу въ изобиліи. Но мы попытаемся опредѣлить ростъ нефтяного топлива въ этомъ бассейнѣ въ послѣдующіе года, для чего обратимся къ желѣзнодорожнымъ даннымъ; и эти данныя мы возьмемъ не для одной Рязанской губернія, а для всего бассейна.

---

*) Г. Варзаръ—„Свѣдѣнія о фабр. и зав., не обложен. акц.“, „Отчетъ Горнаго Уч. Комитета“. Для характеристики мы взяли лишь одну Рязанскую губ.; брать еще Владим. и Московск. въ данномъ случаѣ нельзя, такъ какъ эти губерніи не цѣликомъ входятъ въ Окскій бассейнъ.

Роль Рязани, какъ важной станціи отправленія, видна изъ слѣдующей таблицы.

Ст. назнач.		1893	1894	1895	1896	1897	Средн. за 5 лѣтъ	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 5 лѣтъ
		Т Ы С Я Ч Ъ П У Д О В Ъ											
Москва . .	Изъ Рязани .	321,0	312	1.323	2.936	2.392	1.159,8	1.880	3.591	3.412	2.335	3.500	2.913,6
„	Изъ проч. м.	19.583	18.679	17.161	18.310	21.099	19.366,4	21.256	25.640	26.853	31.427	25.677	26.968,6
Егорьевск. .	Изъ Рязани .	646,1	717,1	227,5	—	111,6	340,4	552,6	930	779	1.018	931	818,6
„	Изъ проч. м.	10,6	19,5	735,3	1.066,9	718	110,1	136,5	225	357	149	151	262,7
Раменское .	Изъ Рязани .	307,1	118,8	—	—	—	85,2	177,1	519	198		308	210,1
„	Изъ проч. м.	32,1	162	596,1	611,1	581,7	167,2	367,9	175	619	625	210	105,4
Озеры . .	Изъ Рязани .	2,9	543,7	745,0	751,9	836,0	575,9	138,1	330,0	397	312	291	353,6
„	Изъ проч. м.	207,6	511,1	200,6	318,2	387,4	332,9	676,7	830	802	493	1.198	799,9
Коломна . .	Изъ Рязани .	103	312,3	11,9	39,6	98,1	298,3	67,2	62	119	70	171	98,0
„	Изъ проч. м.	208	310,4	27,1	327,3	50,1	181,6	104,5	53	10	133	81	82,9

Изъ этой таблицы мы видимъ, что въ Егорьевскъ и Коломну больше подвозится нефти чрезъ Рязань, а не изъ другихъ пристаней, и это понятно, если сопоставить стоимость доставки на эти станціи чрезъ Рязань и другія пристани:

Изъ Астрахани въ	Чрезъ Рязань			Чрезъ Саратовъ			Чрезъ Нижній		
	Фрах.	Тар.	Всего	Фрах.	Тар.	Всего	Фрах.	Тар.	Всего
Егорьевскъ .	8	2,40	10,40	2.1	9,27	11,37	5,1	7,53	12,63
Коломну . .	8	1,23	9,23	2,1	7,86	9.96	5,1	7,55	12,65

Что касается ст. Раменской, то хотя стоимость доставки нѣсколько ниже чрезъ Рязань, нежели чрезъ другія мѣста, но, какъ видно изъ таблицы, эту станцію обслуживала не Рязань (Саратовъ): причину этого надо искать въ какихъ—либо случайныхъ обстоятельствахъ, имѣвшихъ мѣсто въ 1895—1897 годахъ, которыя для насъ въ настоящее время не могутъ быть выяснены. Тоже надо сказать и относительно ст. Озеры, куда въ первое пятилѣтіе доставлялось болѣе изъ Рязани, нежели съ другихъ мѣстъ, а во второе пятилѣтіе—наоборотъ.

Такова роль Рязани въ обслуживаніи жидкимъ топливомъ ближайшихъ къ ней мѣстностей. Теперь попытаемся прослѣдить ростъ поступленія на всѣ главныя станціи Окскаго бассейна со всѣхъ дорогъ, съ 1900 года. Какъ было уже сказано, этотъ бассейнъ перерѣзываетъ Московско-Казанская дорога, куда поступило:

На станціи	Въ 1900 г.	Въ 1901 г.	Въ 1902 г.	Въ 1903 г.
Люберцы	195	82	185	82
Быково		17	12	55
Раменское . . .	817	625	518	683

На станціи	Въ 1900 г.	Въ 1901 г.	Въ 1902 г.	Въ 1903 г.
Бронницы . . .	20	23	27	31
Фаустово	21	11	73	17
Ашитково . . .	41	27	22	36
Воскресенскъ . .	50	109	98	140
Хорлово	384	388	483	496
Коломна	159	203	258	214
Озеры	1.199	801	1.489	1.036
Егорьевскъ . . .	1.136	1.197	1.082	1.291
Голутвинъ . . .	633	376	221	15
Щурово	293	310	299	33
Зарайскъ	93	94	136	169
Н. Мальцево . .	331	297	283	262
Всего . .	5.402	4.566	5.217	4.560

Таблица эта, конечно, не исчерпываетъ всего того количества жидкаго топлива, которое поступаетъ въ данный районъ, ибо, во 1-хъ, есть достаточно другихъ станцій, получающихъ нефть въ незначительномъ количествѣ, а во 2-хъ, какъ мы знаемъ, въ этотъ районъ идетъ нефть прямо съ пристаней Оки. Мы этой таблицей хотѣли лишь показать, что съ 1900 года не произошло сильныхъ измѣненій въ поступленіи жидкаго топлива для тѣхъ промышленныхъ заведеній, которыя обслуживаются указанными станціями

Разсмотримъ теперь движеніе керосина. Если мы возьмемъ первое пятилѣтіе 1893—1897 и второе 1898—1902, то полу-

ченное главными станціями разсматриваемаго нами района выразится такъ:

Получено станціями	Отправлено со всѣхъ станцій			Въ томъ числѣ изъ Саратова		
	въ среднемъ ежегодно за		Въ	въ среднемъ ежегодно за		Въ
	1893—1897	1898—1902	1903	1893—1897	1898—1902	1903
	тысячъ пудовъ					
Егорьевскъ .	67,4	76,2	97,0	32,5	54,0	70,3
Озеры . . .	27,8	21,0	20,0	24,7	6,1	0,7
Коломна . .	56,9	57,8	56,9	30,1	8,7	2,3

Мы отмѣтили самыя главныя станціи полученія; остальныя не имѣютъ большого значенія по полученію ими керосина, и мы здѣсь разсматривать ихъ не будемъ*) Въ разсматриваемый нами районъ керосинъ поступаетъ въ большомъ количествѣ изъ Саратова; далѣе, изъ Рязани и въ меньшемъ количествѣ изъ Царицына; съ послѣдней пристани въ первое пятилѣтіе былъ вывозъ очень замѣтный: въ Егорьевскъ—33,8 т. п., въ Коломну 18,0 т. п.; во второе же пятилѣтіе вывозъ не достигъ и 10-ти т. п. (ежегоднее-среднее).

Выше мы сказали, что чрезъ Окскій бассейнъ проходятъ, кромѣ Московско-Казанской ж. д., небольшой своей частью еще Нижегородская и Моск.-Яросл.-Архан. ж. д., но такихъ станцій этихъ дорогъ, которыя имѣли бы большое значеніе для Окскаго края, нѣтъ; станціи Шуя, Ковровъ и Муромъ являются въ то-же время и пристанями Оки, Клязьмы и Тезы, почему подвозъ къ этимъ мѣстамъ нефтяныхъ продуктовъ совершается воднымъ путемъ.

Описывая Казань, какъ пристань, мы уже коснулись *оборудованія* Московско-Казанской ж. д. За послѣдніе годы число вагоновъ-цистернъ, работающихъ на этой дороги, колебалось отъ 295-ти до 410; изъ этого количества принадлежащихъ самой дорогѣ—127 ваг., но такого количества не достаетъ дорогѣ да-

*) Роль остальныхъ главныхъ станцій интересующіеся могутъ видѣть изъ таблицъ въ приложеніи № 15.

же для перевозки служебной нефти, почему приходилось арендовать цистерны у частныхъ владѣльцевъ.

Свои хранилища, кромѣ упомянутыхъ при описаніи Казани, желѣзная дорога имѣетъ еще въ слѣдующихъ мѣстахъ: 2 рез. въ Москвѣ на 156 т. п. нефти, 1 рез. на ст. Перово на 200 т. п., 2—на ст. Симоново на 300 т. п., 4—въ Голутвинѣ на 650 т. п.. 9—въ Рязани на 1.260 т. п. и 1—въ Сасовѣ на 350 т. п. На храненіе въ своихъ резервуарахъ нефт. продукты торгующихъ фирмъ дорога не принимаетъ, а лишь сдаетъ въ аренду два резервуара при ст. Симоново.

---

3. Уральскій районъ.

Уральскій районъ включаетъ въ себѣ слѣдующія губерніи: Пермскую, Уфимскую, Оренбургскую и Вятскую. Обладая огромными естественными богатствами, край этотъ издавна славился своими промышленными предпріятіями. Внѣшнія условія благопріятствуютъ развитію на Уралѣ какъ добывающей, такъ и обрабатывающей промышленности. Долгое время на первомъ планѣ стояло здѣсь добываніе соли и мѣди. Со времени же Петра Великаго на первый планъ начинаетъ выдвигаться желѣзная промышленность. Для обработки богатыхъ рудъ, найденныхъ здѣсь, подъ руками были огромные лѣса. Явились люди достаточно смѣтливые и энергичные, которые достигли того, что русское уральское желѣзо не только удовлетворяло всѣ нужды казны, но даже стало предметомъ заграничнаго вывоза. Правительство принимало всѣ мѣры къ тому, чтобы облегчить уже возможно болѣе развитіе въ краѣ полезныхъ производствъ. Но въ началѣ XIX столѣтія въ промышленности Урала сталъ замѣчаться нѣкоторый застой. Особенно неблагопріятно отозвались, по словамъ г. Менделѣева, „строгости, введенныя всевластными горными начальниками, отвлеченіе въ сторону открытіемъ золота и рутинное веденіе всѣхъ дѣлъ богатыми, внѣ Урала жившими, хозяевами черезъ мѣстныхъ управляющихъ“. Съ появленіемъ конкурента въ лицѣ донецкаго района, Уралъ, несмотря на нѣкоторое временное оживленіе, принужденъ былъ уступить свое значеніе югу и съ тѣхъ поръ онъ остается второстепеннымъ промышленнымъ краемъ.

Въ настоящее время промышленность Урала находится далеко не въ блестящемъ состояніи. Многіе изъ дѣйствовавшихъ раньше заводовъ прекратили производства, на нѣкоторыхъ производство сокращается. Особенно сильно чувствуется этотъ застой въ желѣзной промышленности на Уралѣ въ самое послѣднее время. Въ 1904 году г. многіе заводы южнаго Урала прекратили производство.

Уралъ, какъ выразился проф. Штукенбергъ въ своей работѣ „объ уральскихъ рудныхъ мѣсторожденіяхъ", представляетъ собою по преимуществу страну желѣза, золота и платины. Другіе металлы встрѣчаются на Уралѣ въ сравнительно незначительныхъ количествахъ. Желѣзныя богатства Урала, такъ велики, что объ истощеніи ихъ говорить не приходится. Они могли бы еще на долго обезпечить удовлетвореніе потребностей въ желѣзѣ для всей Россіи. И если тѣмъ не менѣе въ промышленности Урала замѣчается сильный застой, то это объясняется отнюдь не истощеніемъ богатствъ.

Производительность Уральскихъ предпріятій характеризуется слѣд. цифрами:

Въ 1893 г.	
Чугуна на доменныхъ заводахъ выплавлено	39.990 т. п.
Желѣза, произведено рельсовъ	4.280 „ „
Сорт. желѣза и стали . .	10.033 „ „
Кровельнаго желѣза . . .	11.710 „ „
Прочихъ сортовъ	1.262 „ „
Всего произведено стали и желѣза .	27.285 т. п.

Главнымъ видомъ топлива на заводахъ Уральскаго района является топливо древесное. Объясняется это, конечно, обиліемъ лѣсовъ. Всей площади, занятой лѣсами въ одной только Пермской губерніи въ 1896 г. имѣлось 19.681 тыс. десятинъ на территоріи въ 30.554 тыс. десятинъ. Въ Уфимской губерніи на 10.836 т. д. занято было лѣсами—5.250 тыс. дес. Одни желѣз-

ные заводы Пермской, Уральской и Оренбургской губерній, обладая вмѣстѣ 10.574 тысячами десятинъ земли, подъ лѣсомъ имѣютъ 8.673 тысячи десятинъ, т. е. 82%*).

Несмотря однако же на такое обиліе лѣсныхъ богатствъ, самымъ жгучимъ вопросомъ на Уралѣ является вопросъ о топливѣ. Большинство изслѣдователей сходится въ томъ, что отъ введенія минеральнаго топлива промышленность Урала должна была бы сильно двинуться впередъ. По словамъ г. Штукенберга, „болѣе значительное развитіе желѣзнаго производства на Уралѣ находится въ прямой зависимости отъ наличности горючаго матеріала. Большая часть заводскихъ округовъ подорвала свои лѣса“.

Въ казенныхъ и посессіонныхъ дачахъ лѣсное хозяйство ведется по выборочной и лѣсосѣчной системамъ, но эти системы введены сравнительно недавно; раньше лѣса вырубались безъ всякой системы, благодаря чему на Уралѣ встрѣчаются теперь пустоши, совершенно безнадежные въ смыслѣ облѣсенія. Желая сберечь лѣса, нѣкоторые заводы начали утилизировать торфъ; во владѣніяхъ частныхъ лицъ лѣсное хозяйство поставлено въ гораздо худшія условія. Въ общемъ, положеніе лѣсного хозяйства на Уралѣ оставляетъ желать многаго. Въ большинствѣ заводскихъ округовъ потребляется уже теперь предѣльный maximum, а иногда переходятъ за этотъ предѣлъ. Лѣсъ, кромѣ того, вырубается въ значительномъ количествѣ для цѣлей, ничего общаго съ заводскимъ дѣломъ не имѣющихъ. Однимъ изъ существенныхъ преимуществъ желѣзной промышленности юга Россіи является возможность для нея пользоваться сравнительно дешевымъ минеральнымъ топливомъ, которое къ тому же при современныхъ условіяхъ добычи и обработки желѣза оказывается гораздо удобнѣе древеснаго.

На Уралѣ имѣются свои залежи каменнаго угля, но онъ мало пригоденъ для мѣстныхъ производствъ (напр., для добычи чугуна), въ виду его плохого качества и слишкомъ большого содержанія сѣры, отсутствіе же дешевыхъ путей сообщеній затрудняетъ доставку донецкаго угля къ заводамъ Урала.

*) Большая часть этихъ лѣсовъ находится во владѣніяхъ частныхъ лицъ и обществъ—5.276 т. дес.; 1.764 т. дес.—у посессіонныхъ заводовъ, остальные 1.683 принадл. казеннымъ заводамъ.

Добыча каменнаго угля на Уралѣ ведется, вдобавокъ, въ весьма ограниченныхъ размѣрахъ. За пятнадцать лѣтъ 1888—1902 г. производительность копей, правда, значительно возросла, съ 16 милліоновъ пудовъ до 33 милліон. пудовъ; но по сравненію съ общей добычей угля въ Россіи—добыча его на Уралѣ представляется прямо ничтожной. Напр., по даннымъ, заимствованнымъ нами изъ книги Нестеровскаго о Егоршинскомъ каменноугольномъ мѣсторожденіи, въ 1895 г. уральская добыча составляла 20.976 т. п., а во всей Имперіи его добыто 735.424 т. п. Имѣя лишь мѣстное значеніе, уральскій уголь въ то же время идетъ почти исключительно на нужды желѣзной дороги.

Изъ заводовъ въ настоящее время потребляютъ уральскій уголь слѣдующіе: содовой заводъ въ Березнякахъ (по показаніямъ заводоуправленія, въ 1902 г. потреблено—2.350 т. п.), Чусовской желѣзодѣлательный заводъ, мелкія промышленныя предпріятія въ Екатеринбургѣ. Берутъ уголь также нѣкоторые соляные промысла. Уральскій уголь, несмотря на его недостатки и на непригодность во многихъ производствахъ, не отличается дешевизной, такъ, напр., въ Златоустѣ уголь, привозимый съ сѣв. Урала, обходился въ 1896 г. въ 21 к. съ пуда. Въ 1903 г. цѣна уральскаго угля въ Пермск. губ. доходила до 18 к. пуд.

Добыча угля на Уралѣ характеризуется слѣд. данными.

Добыто угля въ тысячахъ пудовъ:

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
На запад. склон. Урала	15.899	17.009	17.631	22.011	21.228	20.378	?	?	29.632	31.478	27.933
На восточ. склон. Урала	—	—	—	285	519	606	?	?	623	1.759	2.144
Всего .	15.899	17.009	17.631	22.296	21.747	20.984	22.486	22.160	30.255	33.237	30.077
Выжжено кокса на обоихъ склон.	625	577	528	579	317	—	653	653	653	806	?

Въ виду того, что уральскіе лѣса не могутъ удовлетворить полностью потребности въ топливѣ уральскихъ заводовъ, а добываемый на Уралѣ уголь не въ состояніи замѣнить собою древесное топливо, въ промышленныхъ кругахъ Урала не разъ

дебатировался вопросъ о возможности пользованія донецкимъ углемъ или перехода на жидкое топливо.

По мнѣнію свѣдущихъ лицъ, донецкій уголь, особенно же донецкій коксъ, могъ бы играть на Уралѣ довольно крупную роль. Но для этого необходимо было бы нѣкоторое пониженіе тарифныхъ ставокъ*).

Что касается жидкаго топлива, то нефтяные остатки, дѣйствительно, нашли себѣ здѣсь нѣкоторый, хотя и очень ограниченный, сбытъ.

Общее количество поставленныхъ въ районъ нефтяныхъ остатковъ мы получимъ, опредѣливъ желѣзнодорожныя отправки на Самаро-Златоустовскую и Пермскую ж. дороги изъ Батраковъ и Самары и водныя полученія всѣми пристанями Камы, Бѣлой и Уфы, не считая доставокъ съ одной пристани этого района на другую.

	Отправлено изъ Самары и Батрак. на ст. С. Злат. и Пром. жел. д.	Отправлено съ Волги на всѣ пристани Камы, Бѣлой и Вятки	Отправлено всего въ районъ Урала
1898	779 т. п.	свыше 1.422 т. п.	свыше 2.201 т. п.
1899	642 „ „	свыше 3.604 „ „	свыше 4.246 „ „
1900	688 „ „	свыше 4.661 „ „	свыше 5.349 „ „
1901	977 „ „	4.668 „ „	5.645 „ „
1902	1.495 „ „	3.223 „ „	4.718 „ „
Средн. за 5 л.	916,2 т. п.	свыше 3.515,6 т. п.	свыше 4.431,8 т. п.

Въ 1903 г. на станціи С.-Злат. и Перм. дор. доставлено 2.487 т. п., на пристани—свыше 5.317, итого свыше 7.804 т. п.

*) Доставки угля на Пермс. дорогу начались съ 1898 г. Въ 1900 году донецкаго угля на Самаро-Злат. дор. доставлено 487 т. п., домбров. угля 3 т. п.
„ Пермскую дор. „ 426 т. п., домбров. угля 1 т. п.

Всего донецкаго угля . . . . 931 т. п., домбров. угля 4 т. п.

Та часть груза, которая идетъ со ст. Батраки и Самары, направляется, главнымъ образомъ, на станціи Самаро-Златоустовской жел. дороги, лежащія въ предѣлахъ Уфимской и Оренбургской губерній.

Отправки изъ Самары и Батраковъ на Пермскую дорогу не достигаютъ 50 тыс. пудовъ.

Всѣ станціи Самаро-Златоустовской дороги, на которыя поступаетъ мазутъ, получаютъ его исключительно по желѣзной дорогѣ, за исключеніемъ Уфы, въ которую доставки производятся такъ же и рѣкою.

Часть грузовъ, поступающихъ въ Уфу желѣзными дорогами и рѣчнымъ путемъ, расходится затѣмъ изъ Уфы по нѣкоторымъ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, причемъ получателями этого груза являются опять таки тѣ же станціи Самаро-Златоустовской ж. дороги, которыя получаютъ мазутъ изъ Самары и Батраковъ.

Такимъ образомъ, для станцій Самаро-Златоустовск. дороги, получающихъ мазутъ, станціями отправительницами являются Самара, Батраки и Уфы.

Приводимъ данныя о поступленіи мазута на станціи Самаро-Златоустовской жел. дороги со всѣхъ трехъ станціи отправительницъ за десятилѣтіе 1893—1902 г. (тыс. пуд.).

На станціи	Миньяръ			Усть Катавъ			Златоустъ			Бишкиль			Вязовая			Оренбургъ		
Со станцій	Сам.	Батр.	Уфы	Сам.	Батр.	Уфы	Сам.	Батр.	Уфы	Сам.	Батр.	Уфы	Сам.	Батр.	Уфы	Сам.	Батр.	Уфы
1893		—	—	—	—	—	—	—	17	—	—	25	—	—		150,5	—	
1894	—	—	—	—	15,3	2,7	—	42,1	—	39,3	—	103,5	—		—	155,9		
1895	—	22	14,8	—	19,1	1	1,3	35,4	62,2	31,2	1,9	99,3		23	1	136,7	3,9	—
1896	—	20,2	64,3	19	59,8	1	71	75,5	13,2	16,9	5,5	17,1		67		371,3	9,3	
1897	—	—	101	28	—	44	47	172,5	—	—	1,6	43,8	17	—	54	428,6	7,1	
1898	5,8	—	149,1	10	—	78	6,4	121,8	145,4	—	—	—	7	—	19	386	85,5	
1899	36	—	179	—	—	231	—	—	347	—	—	—	8	13	10	495	74	
1900	—	—	152	—	—	22	3	—	266	—	—	—			50	583	93	
1901	1	—	163	72	54	184	—	—	245	—	—	—	59	1	8	646	130	—
1902	—	—	112	28	235	70	—		176	—	—	—	62	63	—	798	309	—
Ср. за 10 л.	4,1	4,2	93,5	15,7	39,3	63,4	13,2	44,5	127	8,7	1,2	29	15,3	16,7	15,2	415,1	71,2	—

Въ 1903 г. на эти станціи доставлено (тыс. пудовъ).

	Изъ Самары	Изъ Батраковъ	Изъ Уфы	Всего
На ст. Миньяръ . .	—	—	90	90
„ „ Усть-Катавъ	89	92	129	310
„ „ Златоуст. .	—	—	150	150
„ „ Бишкиль .	1,4	—	10	11,4
„ „ Вязовую . .	27	21	35	83
„ „ Оренбург. .	1.873,6	383,8	—	2.257,4

Изъ этихъ таблицъ мы видимъ, что главнѣйшей станціей отправленія для мазута, поступающаго на ст. Самаро-Злат. ж. д., является Уфа. Только для Оренбурга ея мѣсто занимаетъ Самара.

Такое преобладающее значеніе Уфы объясняется, конечно, болѣе дешевой стоимостью доставокъ изъ нея, по сравненію съ доставками изъ другихъ пунктовъ. Такъ, если взять средніе фрахты за послѣднія пять лѣтъ отъ Астрахани до Уфы, то стоимость доставки до Златоуста, Миньяра и Усть-Катава выразится слѣдующими цифрами:

При маршрутѣ / До:	Чрезъ Самару и Батраки дальше по желѣзной дорогѣ						Чрезъ Уфу и по жел. дорогѣ		
	Р. фрахтъ до		Ж.-д. тарифъ отъ		Общая стоимость		Р. фр. до	Ж.-д. тарифъ	Общая стоимость
	Самары	Батраковъ	Самары	Батраковъ	Самары	Батраковъ	Уфы		
Златоуста .	3,1	2,8	9,94	11,28	13,04	14,08	7,5	5,45	12,95
Миньяра . .	3,1	2,8	8,44	9,33	11,54	12,13	7,5	3,41	10,91
Усть-Катава	3,1	2,8	8,55	9,75	11,65	12,55	7,5	3,98	11,48

Количество доставляемаго ежегодно въ Уфу жидкаго топлива и сравнительная роль рѣчныхъ и желѣзнодорожныхъ доставокъ выясняется изъ слѣдующаго. Въ Уфу доставлялось въ тысяч. пудовъ.

Годы	Изъ Самары, Батраковъ и нѣк. др. ст.	Рѣкою	Всего
1896	57,0	—	57,0
1897	133,6		133,6
1898	315,1	120	435,1
1899	32	1.612	1.644
1900	20	2.693	2.713
1901	30	1.416	1.446
1902	—	2.064	2.064

Въ 1903 г. въ Уфу доставлено рѣкою 3.040 т. п., жел. дор.—13 т. п., итого 3.053 тыс. пудовъ.

Мы видимъ, такимъ образомъ, что до 1898 г. преобладали доставки въ Уфу желѣзнодорожнымъ путемъ,—съ этого же времени начинаютъ преобладать доставки рѣкою.

Въ районъ, обслуживаемый Пермскою ж. дорогою, жидкое топливо поступаетъ съ тѣхъ пристаней Камы и Чусовой, вблизи которыхъ расположены желѣзнодорожныя станціи, преимущественно съ пристани „Левшино". Въ годъ изъ Левшино отправляется приблизительно около 200 тыс. пудовъ нефти и мазута, причемъ главнѣйшими станціями назначенія являются ст. Чусовская, Невьянскъ, Мотовилиха, Ниж. Тагилъ и др.

На пристани рѣки Камы, Вятки и Чусовой поступаетъ въ среднемъ около 2 милліоновъ пудовъ жидкаго топлива въ годъ. Важнѣйшими въ этомъ отношеніи пристанями являются Пермь,

Мотовилихинская, Левшинская, Нытвенская, Юго-Камская, Чермозская, Вятская.

За время съ 1897 года на эти пристани жидкое топливо поступало въ слѣдующихъ количестахъ.

	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Пермская	855	1.152	1.418	1.054	1.084	2.048	1.396
Мотовилихинская . .	956	150	574	540	600	150	529
Левшино		—	—	25	64	290	—
Юго-Камская . . .	—	—	62,5	84	65	30	34
Нытвенская . . .			—	—	50	133	268
Чермозская прист. .	—	—	—	—	120	—	40
Вятка.	—	—	—	349	753	—	—

Мазутъ и сырая нефть доставляются на эти пристани главнымъ образомъ изъ Астрахани. Стоимость доставки изъ Астрахани до Перми была.

1897 году — 7 коп.
1898 „ — 6,8 „
1899 „ — 6,8 „
1900 „ — 7,1 „
1901 „ — 6,85 „
1902 „ — 6,85 „
1903 „ — 5,5 „

Мазутъ, поступающій на пристани Камы, Чусовой, Вятки и Уфы и на станціи жел. дорогъ въ предѣлахъ четырехъ упомянутыхъ выше губерній, идетъ, главнымъ образомъ, на надобности мѣстныхъ заводовъ, частью же—предназначается для нуждъ пароходства.

Потребленіе жидкаго топлива заводами и промышленными заведеніями на Уралѣ, какъ мы уже говорили, крайне ограничено. Разсмотримъ, по мѣрѣ возможности, потребленіе каждой изъ поименованныхъ выше четырехъ губерній. Въ Пермскую губернію мазутъ доставляется, какъ мы видѣли, только по Камѣ на пристани Камы и Чусовой. Лишь въ дальнѣйшемъ своемъ пути онъ расходится по различнымъ станціямъ Пермской жел. дороги, причемъ всѣ эти станціи расположены въ предѣлахъ Пермской губ., за исключеніемъ Глазова и Туры. Суммируя доставки на всѣ пристани, расположенныя въ Пермской губ., мы получимъ приблизительно общую доставку въ Пермскую губернію.

1899	году	—	около	2	милліон.	пудовъ.
1900	„	—	„	1,7	„	„
1901	„	—	„	2,5	„	„
1902	„	—	„	3	„	„
1903	„	—	„	2,5	„	„

т. е. въ среднемъ около 2,3 милліон. пудовъ.

Потребителями жидкаго топлива въ Пермской губерніи, кромѣ пароходствъ, являются:

1) Пермскіе пушечные заводы, находящіеся около Перми, у ст. Мотовилиха.

2) Нытвенскій желѣзодѣлательный заводъ, у р. Нытвы, въ Оханскомъ уѣздѣ, вблизи Усть-Нытвенской пристани.

2) Юго-Камскій заводъ наслѣдниковъ гр. А. П. Шувалова въ Пермскомъ уѣздѣ, недалеко отъ пристани Оханска, на рѣкѣ Камѣ.

4) Содовой заводъ въ Березникахъ, Соликамскаго уѣзда, принадлежащій акціонерному обществу „Любимовъ, Сальве и К°“, вблизи пристани и станціи Березники.

5) Очерскій заводъ.

6) Чермозскій заводъ на Камѣ, у пристани Чермозской.

7) Нѣкоторое число заводовъ и фабрикъ, состоящихъ въ вѣдѣніи министерства финансовъ,

и 8) нѣсколько заводовъ горнаго вѣдомства.

Потребленіе жидкаго топлива этими промышленными заведеніями въ отчетномъ 1902 г.*) представляется въ слѣд. видѣ:

1. Пермскій пушечный заводъ	—978	тыс. пуд.
2. Нытвенскій жд. „	—373	„
3. Юго-Камскій „	—119	„
4. Содовой зав. въ Березн.	—540	„
5. Очерскій жел.-дѣл. заводъ	— 64	„
6. Чермозскій заводъ	— 53	„
7. Всѣ остальн., наход. въ вѣдѣніи мин. финан.	—155	„
8. Горн. заводы (у ст. Чусовской, Пашія и Н. Тагил.)	— 12	„
Всего . . .	2.294	тыс. пуд.

Что касается роли, какую играетъ жидкое топливо на каждомъ изъ перечисленныхъ предпріятій, то преобладаніе его наблюдается лишь на трехъ крупныхъ заводахъ, расположенныхъ вблизи камскихъ пристаней: на Пермскихъ пушечныхъ, получающихъ мазутъ въ баржахъ по Камѣ и по жел. дорогѣ изъ Левшина, на Нытвенскомъ желѣзо-дѣл. заводѣ, на который мазутъ доставляется по конно-желѣзной дорогѣ, проведенной отъ складовъ къ заводу, и на Юго-Камскомъ заводѣ, куда доставка производится прямо въ баржахъ; на остальныхъ заводахъ преобладаютъ другіе виды топлива—каменный уголь и дрова.

Стоимость доставки мазута со складовъ на заводы бываетъ различна въ зависимости отъ различныхъ условій. Такъ, напримѣръ, нѣкоторые заводы имѣютъ собственные склады и находятся такъ близко отъ пристани, что суда разгружаются непосредственно у самыхъ заводовъ. Нѣкоторые перевозятъ топливо со станціи или пристани къ заводу гужемъ въ бочкахъ, причемъ доставка обходится въ зависимости отъ разстоянія, отъ 2 до до $11^1/_2$ к. за пуд. Плата гужевой перевозки измѣняется и по временамъ года: лѣтомъ она дороже, чѣмъ

*) Какъ извѣстно, операціонный годъ начинается не у всѣхъ заводовъ въ одно и то-же время, но мы беремъ общее годовое потребленіе каждаго предпріятія, независимо отъ времени, къ какому оно относится.

зимою. На Пытвенскій заводъ по конно-желѣзной дорогѣ провозъ обходится 0,з коп. съ пуда.

На вопросъ о причинахъ перехода на жидкое топливо нѣкоторые заводы дѣлали указанія на то, что имѣющіяся при заводѣ лѣсныя дачи не обезпечиваютъ годового потребленія топлива; сверхъ того желательно сберечь лѣсное топливо на болѣе продолжительное время. Для нѣкоторыхъ производствъ мазутъ, однако же, оказался непригоднымъ. Такъ, въ Очерскомъ заводѣ дѣлалась попытка примѣнить мазутъ для работы въ сварочныхъ печахъ, но оказалось, что при этомъ въ желѣзѣ получалось слишкомъ много „угару“.

Для выясненія причинъ, задерживающихъ развитіе нефтяного отопленія на Уралѣ, мы подвергли, при любезномъ содѣйствіи г. старшаго фабричнаго инспектора, опросу 43 промышленныхъ предпріятія въ Пермской губерніи. Разбивая эти предпріятія на категоріи по роду производствъ, мы получимъ слѣдующія восемь категорій: 1) мельницы, 2) льнопрядильныя и ткацкія фабрики, 3) винокуренные и пивовар. заводы, 4) писчебумажныя, 5) кирпичныя, 6) желѣзодѣлат. и чугонно-литейныя, 7) механическія мастерскія и 8) иныя производства.

Приводимъ количество топлива, потребленное этими заводами.

Число завед.		Мазутъ	Камен. уголь	Дрова	Торфъ
		тысячъ	пудовъ	т. к. саж.	тыс. куб.
3	Мельницы	—	—	—	15
5	Льнопряд. и ткат.	—	—	—	5
9	Винокур. и пивовар. . .	—	—	13	8
2	Писчебумажн.	—	281	4	129
4	Кирпич.	2	12	2	294
8	Желѣзодѣл. и чугунно-лит.	685	5	67	—
4	Механич. и машиностроит.	11	230	1	
7	Разнаго рода иныя производства (содов. и гвозд.) . .	557	2.377	14	—
42	Во всѣхъ пром. завед. . .	1.255	2.705	101	440

Изъ этой таблицы мы видимъ, что нефтяное топливо потребляется лишь въ желѣзодѣлательныхъ, механическихъ, а также на содовомъ и гвоздарномъ и одномъ кирпичномъ заводахъ (для двигателей); въ остальныхъ производствахъ нефть не употребляется. Бросается въ глаза полное отсутствіе нефти на заводахъ, употребляющихъ торфъ, т. е. очевидно, расположенныхъ вблизи мѣсторожденія этого дешеваго топлива. Замѣчательно, что на этихъ же заводахъ почти не употребляютъ также угля и древеснаго топлива. Если расположить заводы по уѣздамъ Пермской губ., то получится слѣдующая картина.

Въ 1902 году потреблено мазута въ тысячахъ пудовъ.

Въ Соликамскомъ	уѣз.	538.	Въ Екатеринбургск.	уѣз	2.
„ Пермскомъ	„	176.	„ Красноуфимскомъ	„	—
„ Оханскомъ	„	437.	„ Камышловск.	„	—
„ Осинскомъ	„	37.	„ Ирбитскомъ	„	—

Эта таблица свидѣтельствуетъ, что употребленіе или неупотребленіе жидкаго топлива зависитъ отъ того, гдѣ находится промышленное заведеніе. Въ уѣздахъ, расположенныхъ по теченію Камы, потребленіе мазута, очевидно, оказывается вполнѣ возможнымъ; въ мѣстностяхъ же, удаленныхъ отъ рѣки и обслуживаемыхъ только желѣзнодорож. вѣтвями, мазута почти не употребляютъ.

Что касается объясненій самихъ заводоуправленій, то изъ нихъ видно, что заводы, не потребляющіе вовсе жидкаго топлива, руководствуются слѣдующими соображеніями.

На непригодность жидкаго топлива тѣхъ или иныхъ производствъ указывается лишь въ отвѣтахъ, полученныхъ отъ кирпичедѣлательныхъ заводовъ; во всѣхъ остальныхъ главной причиной неупотребленія мазута выставляется дороговизна этого вида топлива, увеличивающаяся въ нѣкоторыхъ случаяхъ дороговизной доставки гужемъ.

Въ уѣздахъ же, примыкающихъ къ Камѣ, т. е. обслуживаемыхъ только желѣзнодорожными путями, ссылаются прямо на дороговизну мазута или на наличность такихъ болѣе дешевыхъ средствъ отопленія, какъ торфъ, лѣсопильные отбросы, или указываютъ на обиліе лѣса. Въ Екатеринбургѣ, напр., на нѣкоторыхъ заводахъ даже не задавались еще никогда вопросомъ о нефтяномъ отопленіи.

Въ Пермскомъ уѣздѣ жидкое топливо, какъ мы видѣли, потребляется сравнительно чаще. На вопросъ о причинѣ отказа отъ этого топлива отвѣчаютъ, что препятствіемъ къ переходу на него является непостоянство цѣнъ на мазутъ. По словамъ свѣдущихъ лицъ, это соображеніе нужно считать очень важнымъ.

Главнымъ конкурентомъ жидкаго топлива въ Пермской губерніи являются дрова, а въ тѣхъ немногихъ мѣстахъ, гдѣ дешевъ торфъ или каменный уголь—эти послѣдніе. Мазутомъ, какъ мы уже сказали, пользуются, главнымъ образомъ, тѣ заводы, которые чувствуютъ недостатокъ въ лѣсномъ матеріалѣ и боятся истощить свои лѣсныя дачи. Но и въ такомъ случаѣ пользоваться мазутомъ, въ виду его сравнительной дороговизны, могутъ лишь заводы, расположенные вблизи рѣкъ.

Для сравненія различныхъ родовъ топлива по ихъ стоимости приводимъ слѣд. таблицу, составленную на основаніи данныхъ, полученныхъ при опросѣ заводовъ и фабрикъ Пермской губерніи.

Мѣстность, къ которой относятся показанія	Сажень дровъ въ рубляхъ		Пудъ угля въ копѣйкахъ		Пудъ мазута въ копѣйкахъ	
	отъ	до	отъ	до	отъ	до
Соликамскій уѣздъ . .	6,7	10	18,5	—	27	—
Пермскій „ . .	7	11	10	15	20	28
Оханскій „ . .	8	—		—	30	—
Осинскій „ . .	6,1	—			—	—
Красноуфим. „ . .	6	—	—	—	—	—
Екатеринбур. „ . .	4,6	7	12	13	35,5	—
Камышловскій „ . .	9	10	15,5	—	—	—

Сравнительную дороговизну того или иного топлива въ Пермской губерніи легко опредѣлить, сравнивъ цѣны въ одномъ Пермскомъ уѣздѣ, гдѣ древесное топливо дороже, чѣмъ въ остальныхъ уѣздахъ, а уголь и мазутъ—дешевле.

Максимальная стоимость куб. саж. дровъ—11 рублей. Если принять сажень дровъ по теплотворности равной 70 пудамъ

мазута и 120 пудамъ уральскаго угля, то при минимальной цѣнѣ мазута и угля, для полученія того же результата, какой даетъ 1 сажень дровъ, необходимо потребить мазута на 14 рублей, а угля на 12 рублей.

Потребленіе жидкаго топлива въ остальныхъ трехъ губерніяхъ не можетъ быть разсмотрѣно нами съ такой подробностью, какъ потребленіе Пермской губерніей. За недостаткомъ матеріала мы ограничимся лишь общей характеристикой ихъ по даннымъ 1900 г.

Въ Уфимской губерніи нефтяные остатки поступаютъ въ слѣдующ. пункты: на станціи Самаро-Златоуст. жел. дороги— Миньяръ, Усть-Катавъ, Вязовая и Златоустъ,—для потребленія на расположенныхъ вблизи станцій промышленныхъ заведеніяхъ, и въ Уфу для мѣстнаго потребленія и для дальнѣйшихъ отправокъ на вышеупомянутыя станціи. Въ этихъ пунктахъ потребителями жидкаго топлива является слѣд. горные заводы.

Въ Златоустѣ—Златоустовскій заводъ и Михайловская оружейная фабрика съ производствами литейнымъ, стале—и желѣзодѣлательнымъ и оружейнымъ.

Въ Миньярѣ—Миньярскій желѣзодѣлательный заводъ.

Въ Усть-Катавѣ—Усть-Катавскій заводъ Южно-Уральскаго металлургич. О-ва, желѣзодѣл.

Доставки въ Уфу и во всѣ остальныя станціи, находящіяся въ предѣлахъ Уфимской губерніи изъ Самары и Батраковъ составляютъ общее количество всего доставляемаго въ Уфимскую губ. мазута. По годамъ эти доставки измѣнялись слѣд. образомъ

1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 5 л.	1903
тысячъ пудовъ						
586	1.701	2.716	1.633	2.452	1.818	3.282

Почти все количество поступающаго въ Уфимскую губернію, не считая того, что поступаетъ въ Уфу для надобности пароходствъ и желѣзной дороги, идетъ на заводы, расположенные вблизи ст. Усть-Катавъ, Златоустъ и Миньяръ*).

*) Въ 1902 году Усть-Катав. заводъ потребилъ мазута—336 тыс. пуд., Златоустовскій—171 т. п., Миньярскій—127 т. п.

Въ 1900 г. все заводское потребленіе въ Уфимской губерніи исчисляется слѣд. образомъ: заводами, находящимися въ вѣдѣніи горнаго департамента, потреблено было 738 тыс. пуд. нефт. остатковъ. Фабриками же, находящимися въ вѣдѣніи министерства финансовъ—потреблено всего 7 т. п.

Что касается Вятской губерніи, то мазутъ идетъ сюда, главнымъ образомъ, по рѣкѣ Вяткѣ. Бываютъ иногда отправки на станціи Пермь-Котласской дороги, но онѣ не достигаютъ значительныхъ размѣровъ. Всего на всѣ пристани въ Вятской губерніи поступало*).

1900 году—1.043 т. п.
1901 „ —2.018 „
1902 „ — 191 „
1903 „ — 161 „

Значительная часть нефт. груза, поступающаго на пристани, расположенныя въ предѣлахъ Вятской губерніи, идетъ на нужды пароходствъ.

Въ 1900 г. заводами и фабриками Вятской губерніи потреблено было 1.929 т. п. мазута (1.277 т. п.—промышленными заведеніями по производствамъ, не обложеннымъ акцизомъ, и 652 т. п. на горныхъ заводахъ).

Въ 1902 г. замѣтно сильное паденіе доставокъ мазута въ Вятскую губернію. Это паденіе даетъ поводъ думать, что потребленіе мазута въ Вятской губерніи сильно сократилось. Если мы возьмемъ данныя о потребленіи топлива горными заводами въ 1902 г., то увидимъ, что нефтяныхъ остатковъ горные заводы въ этомъ году не потребляли вовсе: очевидно, двухлѣтній опытъ пользованія нефтяными остатками въ видѣ топлива на этихъ заводахъ оказался неудачнымъ.

Въ Оренбургскую губернію мазутъ и сырая нефть доставлялись исключительно желѣзной дорогой изъ Самары, Батраковъ и Уфы. Главными станціями назначенія являются Оренбургъ и Бишкиль.

Всего на эти станціи доставлено было:

1898 году— 572 т. п.
1899 „ — 569 „

*) Крупныя поставки начинаются лишь съ 1900 г.

1900 году—	676	т. п.
1901 „	— 776	„
1902 „	— 1.107	„
1903 „	—2.258	„

Мазутъ потребляется въ Оренбургской губерніи, главнымъ образомъ, на мукомольныхъ мельницахъ. Около Оренбурга находится керосиновый заводъ Савинкова, на который также поступаетъ значительная часть сырой нефти.

Доставка керосина въ губерніи Уральскаго района производится тоже двумя путями—желѣзнодорожнымъ—изъ Самары и Батраковъ и воднымъ по рѣкамъ Камѣ, Бѣлой, Вяткѣ и Чусовой.

Всего доставлялось тыс. пудовъ. въ годы:

1896	Свыше 1.622
1897	„ 1.394
1898	„ 1.380
1899	„ 1.673
1900	„ 2.796
1901	„ 3.075
1902	„ 2.749
Ср. за 7 л.	2.098

Все это количество керосина распространяется по Уралу въ различныхъ направленіяхъ. Часть груза, поступающая изъ Самары и Батраковъ, распространяется по линіямъ Самаро-Злат. ж. д. до Челябинска и до Оренбурга. Къ этому присоединяется еще часть груза, отправляемая по желѣзной дорогѣ изъ Уфы, такъ какъ послѣдняя получаетъ продукъ не только желѣзной дорогой, но и рѣкою. Другая же часть груза идетъ по рѣкѣ Камѣ и распредѣляется по ея пристанямъ.

Пермская губернія пользуется керосиномъ, поступающимъ на пристани Камы—Пермь, Мотовилиха, Оханская, Осинская, Усольская, Слудская, Левшино. Всѣ эти пристани, за исключеніемъ Левшино, получаютъ керосинъ для мѣстнаго потребленія. Доставки производятся почти исключительно изъ Астрахани. Лишь изрѣдка продуктъ закупается въ Царицынѣ, Саратовѣ, Батракахъ, Казани и Нижнемъ.

На всѣ пристани, находящіяся въ предѣлахъ Пермской губерніи, доставлялось:

	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	Въ сред. за 5 л.
на Левшино	569 т. п.	548 т. п.	585 т. п.	732 т. п.	572 т. п.	601 т. п.
на ост. прист.	193 „	706 „	1.245 „	870 „	891 „	781 „
Всего .	762 „	1.254 „	1.830 „	1.602 „	1.463 „	1.382 т. п.

Въ 1903 г. доставлено на Левшино—695 т. п., на ост. пристани 843 т. п., итого 1.538 т. п.

Изъ Левшина керосинъ отправляется на ст. Пермской желѣзной дороги, изъ которыхъ важнѣйшими являются Нижній Тагилъ, Екатеринбургъ и Камышловъ; на эти станціи доставлялось въ тысячахъ пудовъ.

Годы	Нижній-Тагилъ	Екатеринбур.	Камышловъ.
	въ тысячахъ пудовъ		
Въ 1898 г.	73	108	63
„ 1899 „	74	127	64
„ 1900 „	68	114	75
„ 1901 „	57	109	70
„ 1902 „	61	123	81
Ср. за 5 л.	67	116	71

Для Уфимской губерніи доставляется рѣкою въ Уфу и на другія пристани, находящіяся въ предѣлахъ этой губерніи, а также желѣзной дорогой.

На Уфимскую и остальныя пристани, находящіяся въ районѣ губерніи, доставлялось керосину въ тысячахъ пудовъ.

Годы	На Уфу	На ост. прист.	Всего
1898	256	79	335
1899	209	123	332
1900	377	—	377
1901	730	1	731
1902	641	—	641
Ср. за 5 л.	443	41	484

Въ 1903 г. въ Уфу доставлено 813 т. п. керосина.

Часть груза, доставляемаго въ Уфу, вывозится на станціи жел. дороги, Самаро-Златоустовской и Сибирской, главнымъ образомъ на станціи Міасъ, Челябинскъ и Мишкино. (въ Оренбургской губ.) На эти три станціи отправлялось изъ Уфы:

Въ 1898	1899	1900	1901	1902 гг.	въ сред. за 5 лѣтъ.
82 т. п.	105 т. п.	137 т. п.	139 т. п.	106 т. п.	114 т. п.

Такимъ образомъ, для Уфимской губерніи доставлялось:

Въ 1898	1899	1900	1901	1902 гг.	въ средн. за 5 л.
253 т. п.	227 т п.	240 т. п.	592 т. п.	535 т. п.	369 т. п.

Въ Вятскую губернію керосинъ поступаетъ по Камѣ и Вяткѣ. Суммируя поставки на всѣ пристани этой губерніи, получимъ слѣдующія количества доставленнаго сюда керосина.

Въ 1898	1899	1900	1901	1902 гг.	въ средн. за 5 л.
384 т. п.	129 т. п.	312 т. п.	346 т. п.	310 т. п.	234 т. п.

Оренбургская губернія потребляетъ керосинъ, поступающій на станціи Самаро-Златоустовской и Сибирской дорогъ, нахо-

дящихся въ предѣлахъ Оренбургской губерніи. Главными станціями назначенія на этихъ дорогахъ являются Оренбургъ, Міасъ, Челябинскъ и Мишкино.

Общая сумма доставокъ керосина во всю губернію составляла.

Въ 1898	1899	1900	1901	1902 гг.	въ средн. за 5 л.
374 т. п.	318 т. п.	528 т. п.	491 т. п.	586 т. п.	459 т. п.

Въ 1903 г. доставлено—498 тыс. пуд.

ГЛАВА V.

ГЛАВНѢЙШІЕ ПУНКТЫ ОТПРАВЛЕНІЯ НА МОРЯХЪ КАСПІЙСКОМЪ И ЧЕРНОМЪ.

1. Петровскъ, Новороссійскъ и Батумъ.

Приступая къ описанію портовъ Петровскъ, Новороссійскъ и Батумъ мы прежде всего должны оговориться, что не претендуемъ здѣсь на полное изслѣдованіе этихъ пунктовъ отправленія нефтяныхъ продуктовъ, такъ какъ эти порты служатъ скорѣе для экспорта нефтяныхъ грузовъ*), чѣмъ для снабженія внутреннихъ рынковъ. И относительно снабженія внутреннихъ рынковъ изъ этихъ портовъ мы говорили уже достаточно въ первой главѣ, такъ что задача настоящей главы сводится, въ сущности, къ описанію этихъ портовъ со стороны ихъ оборудованія и къ разсмотрѣнію вывоза изъ Петровска внутрь страны. Вмѣстѣ съ тѣмъ мы будемъ, говоря о Петровскѣ и Новороссійскѣ, постоянно касаться дѣятельности Владикавказской дороги какъ потому, что дорога неразрывно связываетъ эти два порта, такъ и потому, что она не ограничивается одной перевозкой нефтяныхъ грузовъ, а принимаетъ на себя храненіе, перекачку этихъ продуктовъ и проч., словомъ—принимаетъ на себя комиссіонныя операціи.

Владикавказская жел. дорога соединяетъ Каспійское море, Волгу, Азовское и Черное моря и примыкаетъ къ дорогамъ, обслуживающимъ юго-востокъ и югъ Россіи, съ одной стороны, и Закавказье, съ другой. Такимъ образомъ, охватывая собой обширный районъ сѣвернаго Кавказа и пространство между Волгой и Дономъ, районъ самъ по себѣ довольно богатый, Владикавказская дорога, кромѣ того, является однимъ изъ главныхъ путей для движенія товаровъ изъ Средней Россіи на Кавказъ и въ Персію**).

Первоначально дорога соединяла только Ростовъ съ Владикавказомъ. Лишь спустя 12 лѣтъ послѣ постройки главной

*) Данныя объ экспортѣ нефтяныхъ продуктовъ изъ Батума и Новороссійска приведены въ „Обзорѣ нефтяной промышленности".

**) Только что сказанное и все послѣдующее о Петровскѣ и Новороссійскѣ было нами съ небольшими измѣненіями уже писано въ Нефт. Дѣлѣ (№ 1—1904 г.) въ статьѣ „Владикавказская жел. дорога".

линіи, въ 1887 г., проведена первая вѣтвь отъ ст. Тихорѣцкой до Екатеринодара. Чрезъ годъ эта вѣтвь была продлена до Новороссійска. Затѣмъ, въ 1894 году открыты вѣтвь отъ Беслана до Петровска на Каспійскомъ морѣ, и вѣтвь Минераловодская. Въ 1897 г. проведена вѣтвь къ Ставрополю, а въ 1899 г. Ростовъ былъ соединенъ съ Царицынымъ на Волгѣ. Въ 1900 г. Петровскъ соединился желѣзнодорожнымъ путемъ сначала съ Дербентомъ, а затѣмъ со станціей Закавк. дороги Баладжары, находящейся въ 13 вер. отъ Баку. Наконецъ, въ 1901 г. построена была вѣтка, соединяющая ст. Кавказскую съ Екатеринодаромъ.

Почти по всему протяженію главнаго пути и вѣтокъ Владикавказской жел. дороги проведена только одна колея. Только между ст. Петровскъ-кавказскій и Петровскъ-портъ на протяженіи 2-хъ верстъ, затѣмъ между Новороссійскомъ и Кубанскимъ мостомъ на протяженіи 122,8 в., а также между станціями Владикавказской и Юго-Восточной дорогъ въ Царицынѣ проложены двѣ колеи. Кромѣ того, въ настоящее время укладывается второй главный путь отъ ст. Кавказской до ст. Минеральныя Воды на протяженіи 237 в.

Работу Владикавказской дороги по перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ можно представить слѣдующей таблицей:

Годы	Перевезено дорогой пудовъ.		Вторая цифра по отношенію къ первой въ %
	Всѣхъ грузовъ	Въ томъ числѣ нефтяныхъ	
1899 . .	157,7 мил.	27,5 мил.	18,1
1900 . .	195,0 „	39,1 „	20,0
1901 . .	213,4 „	32,3 „	15,1

Если принять во вниманіе, что дорога начинается въ 13 верстахъ отъ Баку, главнаго мѣсторожденія нефти, проходитъ чрезъ нефтеносный районъ Грознаго, имѣетъ вѣтвь, проходящую вблизи станицы Ильской и соединяетъ, какъ уже выше упомянуто, Волгу, Донъ, Каспійское, Азовское и Черное моря, то приводимыя въ таблицѣ количества перевезенныхъ нефтяныхъ грузовъ нельзя не признать несоотвѣтственно малыми, какъ по абсолютной, такъ и по относительной ихъ величинѣ.

Причина этого явленія лежитъ въ томъ, что для бакинскихъ нефтяныхъ продуктовъ болѣе дешевымъ и удобнымъ путемъ служитъ: для внутренняго района—Каспійское море и Волга, для рынка внѣшняго—Закавказская дорога.

Главнѣйшими станціями отправленія бакинскихъ нефтяныхъ грузовъ по Владикавказской дорогѣ служатъ Баладжары, Петровскъ-портъ и Петровскъ-кавказскій. До 1900 г. весь бакинскій грузъ на Владикавказскую дорогу шелъ исключительно черезъ Петровскъ (портъ и кавказскій): вѣтвь Бесланъ-Петровскъ-портъ окончена постройкой къ 1 января 1894 г.; что-же касается Баладжарской вѣтви, то движеніе по ней существуетъ лишь съ 1900 г. Вывозъ нефтяныхъ грузовъ съ этихъ двухъ станцій за послѣдніе годы представляется слѣдующей таблицей:

Вывезено тысячъ пудовъ

Годы	Изъ Петровска				Изъ Баладжаръ				Всего			
	Нефти и мазута	Керосина	Прочихъ продукт.	Всего	Нефти и мазута	Керосина	Прочихъ продукт.	Всего	Нефти и мазута	Керосина	Прочихъ продукт.	Всего
1899	1.933	12.962	2.000	16.895	—	—	—	—	1.933	12.962	2.000	16.895
1900	3.221	19.673	3.000	25.894	460,0	571	197,2	1.228,2	3.681,0	20.244	3.197,2	27.122,2
1901	1.407	14.583	1.600	17.590	689,0	1.479,6	972,0	3.140,6	2.096,0	16.062,6	2.572,0	20.730,6
1902	660	7.650	2.400	10.710	888,0	2.328,9	913,6	4.130,5	1.548,0	9.978,9	3.313,6	14.840,5
1903	1.623	22.125	762,6	24.510,6	468,0	3.763,7	621,2	4.852,9	2.091,0	25.888,7	1.383,8	29.363,5

*) Данныя о вывозѣ изъ Баладжаръ взяты изъ „Обзора бакин. нефт. пром.“.

Что касается вывоза бакинскихъ нефтяныхъ грузовъ на Новороссійскъ, т. е. для берегового потребленія и для заграничнаго экспорта, то этотъ вывозъ оказывается значительно меньше вывоза по Закавказской дорогѣ на Батумъ.

Отправлено изъ Баку:

Годъ		въ Новороссійскъ	въ Батумъ
1901 г.	Нефти и мазута	1.387 тыс. пуд.	2.175 тыс. пуд.
	керосина	10.285 „ „	73.388 „ „
1902 г.	Нефти и мазута	544 „ „	2.207 „ „
	керосина	5.832 „ „	69.390 „ „
1903 г.	Нефти и мазута	1.886 „ „	2.383 „ „
	керосина	22.664 „ „	68.388 „ „

Объясненіе этого явленія мы найдемъ, если сравнимъ стоимость провоза до Новороссійска и до Батума. Стоимость эта выражалась въ коп. съ пуда.

	До Новороссійска		До Батума	Разница въ пользу Батума при сравненіи	
	Чрезъ Петровскъ	Чрезъ Баладж.	Прям. сообщ.	Чрезъ Петровскъ	Чрезъ Баладжары
Керосинъ	20,30	19,30	15,30	5,0	4,0
Нефть и мазутъ	15,46	15,00	13,60	1,86	1,50

Итакъ, для керосина разница въ стоимости доставки достигаетъ 4 и 5 коп., для нефти и мазута 1,40 и 1,86 коп. съ пуда. Здѣсь Владикавказская дорога не имѣетъ за собой и преимущества скорости перевозки: путь отъ Баку до Батума вагоны-цистерны проходятъ въ 9—10 дней, между тѣмъ путь отъ Баладжаровъ до Новороссійска требуетъ до 15 дней, а путь черезъ Петровскъ, считая въ томъ числѣ и морскую перевозку,— до 12 дней. При такихъ условіяхъ и ту незначительную работу Владикавказской дороги по вывозу нефтяныхъ грузовъ къ Черному морю слѣдуетъ объяснить лишь недостаткомъ провозоспособности Закавказской дороги.

Таково значеніе Владикавказской дороги въ дѣлѣ перевозки бакинскихъ нефтяныхъ грузовъ.

Подвижной составъ Владикавказской дороги на 1-е января 1903 года состоялъ изъ 695 паровозовъ, въ томъ числѣ станціонныхъ—35, и изъ 13.324 вагоновъ, въ томъ числѣ вагоновъ-цистернъ 2.412. Къ парку дороги приписано 1.096 вагоновъ-цистернъ частныхъ лицъ и обществъ; изъ нихъ Грозно-Днѣп-

ровскому о-ву принадлежать 185 вагоновъ, обществу „Кавказъ"— 140, торг. дому Гелихъ, Вахенгеймъ и К°—109, остальные 662—в. пятнадцати фирмамъ. По емкости вагоны-цистерны на Владикавказской дорогѣ распредѣляются по 4-мъ типамъ: емкостью болѣе 1.500 пудовъ воды—680 ваг. ж. дор., емкостью отъ 1.000 до 1.500 п. воды 50 ваг. Грозно-Днѣпр. общ., отъ 800 до 1.000—1.663 ваг. ж. д. и 929 ваг. разныхъ фирмъ, отъ 600 до 800 пуд. 69 ваг. ж. д. и 117 ваг. разныхъ фирмъ.

Мы уже сказали, что дѣятельность Владикавказской ж. д. вообще не ограничивается одной перевозкой продуктовъ. Она носитъ коммиссіонный характеръ. Желѣзной дорогой производится перекачка нефтяныхъ продуктовъ изъ судовъ въ резервуары и наливъ въ цистерны, за что вмѣстѣ со взвѣшиваніемъ взимается по 1/5 коп. съ пуда. Кромѣ того, Владикавказская жел. дорога производитъ храненіе нефтяныхъ продуктовъ. Въ резервуары Владикавказской жел. дороги, предназначенные для общаго пользованія, принимаются на срокъ до 3 мѣсяцевъ керосинъ, вспышки не ниже 28° Ц. и удѣльнаго вѣса не болѣе 0,8.265 при 15° Ц., керосиновый дистиллатъ и нефтяные остатки. Грузы, слитые въ резервуары общаго пользованія, считаются обезличенными, такъ что всегда товаръ одного лица можетъ быть замѣненъ товаромъ другого. Перекачка изъ шхунъ въ резервуары и обратно производится за особую плату. Храненіе въ резервуарахъ дороги керосина, дистиллата и мазута въ первые 15 дней—безплатно, въ послѣдующее же время за каждые 15 дней отдѣльно взимается по 1/4 коп. съ пуда. По истеченіи 3 мѣс. правленіе можетъ продать товаръ съ аукціоннаго торга. На убыль и утечку при храненіи опредѣляется 3% съ дѣйствительно принятаго на храненіе количества. Отпускъ товара на суда или на склады производится не иначе, какъ по предъявленіи надлежащихъ документовъ и по уплатѣ всей суммы, причитающейся Обществу.

Иногда нефтехранилища, принадлежащія дорогѣ, предоставляются въ аренду частнымъ лицамъ на 1 годъ или 1 годъ и 11 мѣсяцевъ. За пользованіе резервуарами Владикавказской жел. дороги арендаторъ уплачиваетъ за резервуаръ подъ керосинъ емкостью въ 150.000 пуд.—3.000 руб. въ годъ, а за резервуаръ для смазочныхъ маслъ въ 75.000 п. масла—1.750 р. въ годъ, не считая платы за перекачку. Наливъ изъ резервуа-

ровъ въ вагоны производится по трубамъ дороги, отдаваемымъ каждый разъ въ распоряженіе арендатора. Охрану резервуаровъ съ керосиномъ и маслами дорога принимаетъ на себя безплатно, но за убытки отъ пожаровъ не отвѣчаетъ.

Приступая къ описанію оборудованія Владикавказской дороги, необходимо замѣтить, что мы здѣсь будемъ имѣть въ виду сооруженія и приспособленія для храненія, перекачки и т. д. исключительно частныхъ или коммерческихъ нефтяныхъ грузовъ.

Главнѣйшія сооруженія и приспособленія для храненія нефтяныхъ грузовъ находятся въ Новороссійскѣ и Петровскѣ*).

Новороссійскъ,

соединенный желѣзнодорожной вѣткой съ Екатеринодаромъ, выдающуюся роль сталъ играть лишь съ 1896 г. Ко времени соединенія Новороссійска съ Петровскомъ и Грознымъ, въ немъ находились складъ коммерческаго агентства Владикавказской дороги, располагавшій 15-ю резервуарами, и складъ Общества „Русскій Стандардъ" въ 8 резервуаровъ. Въ 1899 г., какъ это видно изъ протоколовъ тарифной коммиссіи, управленіемъ желѣзной дороги въ Новороссійскѣ было построено еще 3 резервуара по 150.000 п. и 5 по 200.000. Въ настоящее время дорогѣ принадлежитъ 30 резервуаровъ (18 по 150 тыс. пуд. и 12 по 200.000 пуд.), изъ коихъ 15 назначается для керосина, 5—для мазута, 6 для маслъ и 1 для дистиллата. Обществу „Русскій Стандардъ" принадлежатъ 50 резервуаровъ, общей емкостью въ 3.000.000 пуд.

Всѣ резервуары, принадлежащіе Владикавказской желѣзн. дорогѣ, расположены у рельсовыхъ путей въ 2 ряда. Отъ нихъ проходятъ 9 трубъ къ нефтекачкамъ. Длина этихъ трубъ въ среднемъ 110 саж. Изъ этихъ нѣкоторые имѣютъ въ діаметрѣ 6 дюймовъ, а нѣкоторыя—8. По этимъ трубамъ нефть и керосинъ подаются къ трубопроводамъ, направляющимся къ при-

*) Существуютъ еще большія сооруженія въ Грозномъ, но описаніе этого пункта отправленія не входитъ въ нашу задачу, такъ какъ о дѣятельности Грознаго, равно какъ и о грозненскихъ мѣсторожденіяхъ нефти подробно трактуется въ „Обзорѣ грозненской нефтяной промышленности", 3-й томъ „Обзора бакин. нефтяной промышленности".

станямъ. Трубопроводовъ, начинающихся у складовъ и оканчивающихся у такъ называемой 5-ой пристани—5. Всѣ различнаго діаметра—въ 5″, въ $6^1/_4$″, въ $7^1/_2$″, въ $7^5/_8$″ и въ 8″. Длина каждаго трубопровода—600 саж. 2 нефтекачки, съ помощью которыхъ производится перекачиваніе продуктовъ изъ складовъ для передвиженія ихъ по трубопроводамъ, оборудованы 5 паровыми котлами и 8 насосами. Заводъ О-ва „Русскій Стандардъ“ соединенъ съ пристанями и складами 7-ю трубопроводами, длиною отъ $1-1^1/_2$ версты, діаметромъ 4″—8″.

Выгрузка керосина изъ вагоновъ въ склады Владикавказской дороги производится съ помощью рожковъ, соединенныхъ съ трубопроводомъ. Всѣхъ рожковъ на станціи 50. Съ помощью насоса керосинъ изъ вагона переливается по рожку и трубопроводу, съ нимъ соединенному, въ резервуаръ. Для пріемки нефти и мазута устроены такъ называемыя корыта, т. е. желоба, въ которые жидкость выливается прямо изъ вагона. Скатъ изъ желоба ведетъ къ баку, т. е. къ небольшому круглому крытому бассейну, въ которомъ устроено приспособленіе для подогрѣванія жидкости. Вмѣстимость такого бака 900 пудовъ. Изъ бака нефть и мазутъ перекачиваются затѣмъ въ резервуары. Съ помощью этихъ приспособленій выгрузка вагоновъ производится довольно быстро. Въ 10 часовъ можно выгрузить до 400.000 пуд.

При погрузкѣ судовъ жидкость передается непосредственно по трубопроводамъ. Иногда къ пароходамъ подходятъ вагоны-цистерны по путямъ, проложеннымъ на пятой пристани. Это бываетъ въ тѣхъ рѣдкихъ случаяхъ, когда приходится грузить парусныя суда. Здѣсь-же, на пятой пристани, спеціально приспособленной для нагрузки наливныхъ судовъ, устроено нѣсколько рожковъ на подобіе тѣхъ, которые находятся у складовъ.

Владикавказской желѣзной дорогѣ принадлежатъ сооруженныя сю-же 5 пристаней. Всѣ они деревянныя, построены на сваяхъ, но у 2-хъ изъ нихъ имѣются желѣзныя постройки, длиною въ 25 саж. Длина каждой пристани отъ 120,85 саж. до 155,1 с., ширина—10 саж. Всѣ пять пристаней расположены въ рядъ. Для причала наливныхъ пароходовъ отведена крайняя, такъ называемая, пятая пристань. На четырехъ изъ этихъ пристаней проведены по 4 рельсовыхъ пути. На одной, кромѣ того, находится приспособленіе для подачи зерна.

Кромѣ пристаней, принадлежащихъ Владикавказской жел.

дорогѣ, въ Новороссійскѣ есть еще пристань, принадлежащая О-ву „Русскій Стандардъ". Въ сторонѣ отъ нихъ находится небольшая и мало удобная пристань Р. О. П. и Т.

Время, требующееся для нагрузки въ суда, можетъ быть опредѣлено слѣдующимъ образомъ: если мы возьмемъ свѣдѣнія за 1901 г. о всѣхъ погруженныхъ дорогою пароходахъ (эти свѣдѣнія доставлены Влад. жел. дорогою), то для керосина, которымъ грузились 53 парохода, на каждый часъ погрузки падаетъ въ среднемъ 9.050 пудовъ. На 20 пароходовъ, погруженныхъ мазутомъ, падало на одинъ часъ погрузки 4.462 п.

Большая частъ грузовъ, прибывающихъ въ Новороссійскъ, поступаетъ на склады Владикавказской дороги, откуда по мѣрѣ надобности отправляется за-границу и въ русскіе порты. Меньшая часть идетъ на склады при заводѣ о-ва „Русскій Стандардъ" (сущ. съ 1896 г.). Сюда направляется главная масса грозненской нефти. Грузы, приходящіе на склады О-ва „Русскій Стандардъ" передаются на особые пути, принадлежащіе Обществу, и по нимъ доставляются къ резервуару-пріемнику, находящемуся отдѣльно отъ другихъ, у подошвы возвышенности, на склонѣ которой расположены заводъ и склады. Изъ пріемника нефть по трубопроводу съ помощью нефтекачки передается вверхъ, въ резервуаръ завода. Погрузка судовъ нефтяными продуктами, закупаемыми у „Русскаго Стандарда", производится у такъ называемой пятой пристани; въ послѣдніе два года часть грузовъ передается къ судамъ по трубопроводу, принадлежащему Владикавказской жел. дор.

Нами уже сказано было о вывозѣ изъ Новороссійска нефти и нефтяныхъ продуктовъ въ русскіе порты *). По количеству вывозимыхъ каботажемъ нефтяныхъ грузовъ Новороссійскъ значительно уступаетъ Батуму; въ среднемъ, за десятилѣтіе изъ Новороссійска вывозилось 1.686 тыс. п.; главнымъ предметомъ вывоза и здѣсь являются освѣтительныя масла, но относительное значеніе ихъ здѣсь не такъ велико: на освѣтительныя масла (971 тыс. въ годъ) приходится 57, т. %. Въ противоположность Батуму значеніе Новороссійска, какъ пункта каботажнаго вывоза нефтяныхъ продуктовъ, съ теченіемъ времени увеличивается: въ первое пятилѣтіе ежегодно вывозилось (въ

*) См. 1-я глава и приложенія къ этой главѣ.

среднемъ) 239 тыс. п. керосина и 250 тыс. п. мазута, во второе—1.905 тыс. п. керосина и 1.133 тыс. п. мазута. Въ 1903 году изъ Новороссійска въ Россію было вывезено—керосина 2.259 тыс. п., прочихъ продуктовъ 1.475 тыс. п.; изъ Батума за этотъ годъ было вывезено почти столько же: керосина 3.399 тыс. п., прочихъ же продуктовъ 360 тыс. п.

Средній вывозъ нефтяныхъ грузовъ за послѣдніе четыре года за границу и въ Россію распредѣляется такъ: въ Россію 19%, за границу 81%.—

Въ Петровскѣ

двѣ станціи: Петровскъ-портъ и Петровскъ-кавказскій. Здѣсь Владикавказскою дорогою выстроенъ главный Сѣверный молъ и углублена гавань, для чего ею были пріобрѣтены землечерпалка и сосунъ. Въ настоящее время всѣ заботы о портѣ перешли въ вѣдѣніе главнаго управленія торговаго мореплаванія. Новыхъ сооруженій не производится. Есть проектъ продлить Южный молъ, служащій не столько пристанью, сколько волноломомъ и загражденіемъ отъ наносныхъ песковъ.

Станціи Петровскъ-портъ и Петровскъ-кавказскій находятся одна отъ другой на разстояніи 3 верстъ и представляютъ почти одно цѣлое; при этомъ первая расположена у самаго берега Каспійскаго моря и служитъ гаванью, куда приходятъ суда съ нефтяными грузами. Выгрузка изъ судовъ производится у Сѣвернаго мола посредствомъ насосовъ, имѣющихся на пароходахъ, по трубамъ, проложеннымъ на молѣ и соединеннымъ съ резервуарами-пріемниками, находящимися въ концѣ мола. Такихъ резервуаровъ-пріемниковъ пять: изъ нихъ четыре (три по 70.000 пудовъ и одинъ въ 5.000) для керосина и одинъ, вмѣстимостью въ 6.000 пуд., для мазута. Недалеко отъ берега, уже не на молѣ, а по другую сторону главнаго пути, на возвышеніи, расположено 6 резервуаровъ-хранилищъ для маслъ, вмѣстимость ихъ по 75.000 пудовъ, къ нимъ также идутъ трубопроводы. Изъ резервуаровъ-пріемниковъ грузъ передается въ резервуары-хранилища, находящіеся на станціи Петровскъ-кавказскій. Передача производится помощью четырехъ паровыхъ насосовъ, поставленныхъ на молѣ; изъ нихъ: одинъ керосиновый, соединенный съ 6-ти дюймовымъ трубопроводомъ въ 3

версты 133 саж., подаетъ въ часъ 1.700 пуд. и, наконецъ, два насоса для нефти съ трубопроводами въ 6 и 8 дюймовъ при длинѣ ихъ въ 3 версты 200 саж. и въ 3 вер. 139 саж. Резервуаровъ-хранилищъ или складовъ въ Петровскѣ-кавказскомъ двадцать, изъ нихъ 14 по 150.000 пуд. и 6 по 200.000. Половина числа этихъ резервуаровъ, а именно 7 по 150.000 и 3 по 200.000, находится на возвышеніи вблизи рельсоваго пути, другая-же половина на уровнѣ пути. Одинъ изъ верхнихъ резервуаровъ соединенъ со всѣми 10-ю нижними, играющими роль запасныхъ (изъ нихъ пять для керосина и столько-же для мазута). Продукты, находящіеся въ запасныхъ резервуарахъ, для нагрузки въ вагоны перекачиваются предварительно въ соединенный съ ними верхній резервуаръ, который, какъ и другіе 9 стоящихъ на возвышеніи нефтехранилищъ, сообщается съ одной общей трубой, проходящей по склону насыпи. Отъ общей трубы идетъ десять четырехдюймовыхъ и десять трехдюймовыхъ трубокъ къ такъ называемой наливной батареѣ несложнаго устройства; при посредствѣ этой батареи продуктъ наполняетъ вагоны, которыхъ одновременно можно грузить по десяти на каждомъ пути. Все сооруженіе наливной батареи ограждено деревяннымъ навѣсомъ въ видѣ корридора съ двумя, расположенными одна надъ другой, площадками. На верхней площадкѣ производится наблюденіе за нагрузкой, а нижняя предназначена для акцизнаго надзора и для измѣренія груза. Иногда нагрузка вагоновъ производится непосредственно изъ судовъ на станціи Петровскъ-портъ, для чего около путей, продолженныхъ вдоль мола, устроена наливная батарея, т. е. рядъ полыхъ цилиндровъ („стояковъ"), оканчивающихся подвижной привинчивающейся кишкой, подъ которую подводится вагонъ.

Перекачка грозненскаго мазута со станціи Петровскъ-кавказскій на ст. Петровскъ-портъ для отправки Каспійскимъ моремъ производится по тѣмъ же трубопроводамъ, какъ и обратная, дѣйствіемъ нефтекачки съ 5-ю насосами, находящейся на ст. Петровскъ-кавказскій. Для груза, приходящаго изъ Грознаго въ Петровскъ-кавказскій, здѣсь есть лотокъ съ резервуаромъ въ 1.500 пуд.

Кромѣ сооруженій, принадлежащихъ Владикавказской дорогѣ, въ Петровскѣ-кавказскомъ находятся склады частныхъ лицъ и обществъ. Московское общество имѣетъ 5 резервуаровъ

съ общей вмѣстимостью въ 1.000.000 пуд. Эти резервуары соединяются съ общимъ трубопроводомъ, идущимъ изъ порта къ складамъ Петровска-кавказскаго. Другіе частные склады малы и немногочисленны. Такъ, Карагедовъ владѣетъ 3-мя резервуарами для керосина на 65.000 пуд. и двумя ямами для нефти на 60.000 пуд., Аджибековъ имѣетъ одинъ резервуаръ для керосина на 15 тыс. пуд. и одну яму для нефти на 25.000 пуд. Малочисленность частныхъ складовъ въ Петровскѣ объясняется тѣмъ, что подходящія для устройства складовъ земли принадлежатъ дорогѣ, а она этихъ земель въ аренду не сдаетъ.

Нефть и нефтяные продукты въ Петровскъ привозятся почти исключительно изъ Баку—моремъ; доставляются грузы и изъ Грознаго,—для отправокъ въ Астрахань, но очень немного. Въ первой главѣ нами отмѣчено было, что въ морскомъ привозѣ наблюдаются рѣзкія колебанія, съ тенденціей, однако, къ возрастанію: послѣ 17,3 мил. п. привоза 1896 г. слѣдуетъ всего только 7,8 мил. пуд. привоза 1897 г., а послѣ 8,7 мил. п. 1898 года—23,3 мил.—1899 года, но въ среднемъ за первыя пять лѣтъ десятилѣтія въ Петровскъ привозилось всѣхъ продуктовъ—9.915 тыс. п. въ годъ, а во второе пятилѣтіе 22.346 тыс. пуд.

Обратимся къ вывозу изъ Петровска желѣзнодорожнымъ путемъ.

Было вывезено тысячъ пудовъ:

Годы	Нефти и нефт. остат.	Керосина
1894	49	524
1895	254	1.135
1896	642	13.339
1897	16	3.860
1898	18	5.259
1899	1.933	13.038
1900	3.225	19.643
1901	1.409	11.279
1902	606	7.831
1903	1.622	22.124

Средній годовой вывозъ за первое пятилѣтіе составлялъ— для нефти и нефт. остат. 193 т. пуд., для керосина 5.423 т. пуд.; за второе пятилѣтіе—для нефти и нефт. остат. 1.759 т. пуд., для керосина 15.383 тыс. пуд.

По доставкѣ керосина Петровскъ обслуживаетъ дороги Екатеринославскую, Курско-Харьков.-Севаст., Юго-Западныя, Харьк.-Николаевскую и, особенно, Привислинскія; нефтяные остатки растекаются по Владикавказской дорогѣ, почти никогда не поднимаясь выше. Въ приложеніи № 15 показана доставка изъ Петровска на всѣ главныя станціи упомянутыхъ дорогъ за періодъ 1894—1903 г. Здѣсь мы приведемъ полученіе за послѣдніе годы керосина станціями западнаго края, чтобы показать, какую роль въ этомъ краѣ играетъ Петровскъ.

Было получено тысячъ пудовъ:

Станціями:	Откуда получено:	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	Среднее ежегодн. за пятил.	1903 г.
Млава	Изъ Петровска .	45,4	44,0	16,0	52,0	33,0	41,1	15,3
„	„ проч. мѣстъ	173,0	65,0	68,0	65,0	72,0	88,6	
Ново-Георг. . .	„ Петровска .	27,9	19,0	23,0	14,0	15,0	19,8	18,6
„ . . .	„ проч. мѣстъ	41,4	221,0	39,0	19,0	63,0	88,3	. .
Соболево . . .	„ Петровска .	14,5	11,0	11,0	10,0	—	9,3	7,3
„ . . .	„ проч. мѣстъ	17,4	18,0	11,0	20,0	—	13,9	
Люблинъ . . .	„ Петровска .	88,1	18,0	26,0	82,0	37,0	56,3	23,5
„ . . .	„ проч. мѣстъ	167,5	155,0	151,0	182,0	154,0	161,9	—
Реіовецъ . . .	„ Петровска .	12,2	5,0	15,0	18,0	17,0	19,4	15,0
„ . . .	„ проч. мѣстъ	63,1	58,0	60,0	58,0	65,0	60,8	—
Холмъ	„ Петровска .	23,8	20,0	36,0	58,0	21,0	31,8	29,6
„	„ проч. мѣстъ	72,0	73,0	69,0	74,0	102,0	78,0	—

Станціями:	Откуда получено:	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	Среднее ежегодн. за пятил.	1903 г.
Сѣдлецъ	Изъ Петровска .	30,0	21,0	13,0	22,0	16,0	20,4	-
„	„ проч. мѣстъ	38,0	48,0	39,0	51,0	57,0	46,8	
Прага-Варшава .	„ Петровска .	1.133,1	1.345,0	1.393,0	1.203,0	1.043,0	1.223,4	430,9
„	„ проч. мѣстъ	2.814,8	3.167,0	4.001,0	4.141,0	4.033,0	3.631,3	—
Червон.-Боръ . .	„ Петровска .	40,1	23,0	33,0	31,0	16,0	28,6	11,4
„ . .	„ проч. мѣстъ	57,4	61,0	58,0	59,0	70,0	61,1	—
Радомъ	„ Петровска .	29,7	44,0	57,0	72,0	44,0	49,3	33,5
„	„ проч. мѣстъ	119,0	132,0	120,0	114,0	119,0	120,8	
Кельцы	„ Петровска .	38,2	37,0	29,0	39,0	9,0	30,4	4,9
„	„ проч. мѣстъ	63,5	69,0	77,0	89,0	92,0	78,1	—
Андреевъ . . .	„ Петровска .	40,7	29,0	37,0	41,0	27,0	34,0	25,0
„ . . .	„ проч. мѣстъ	57,0	56,0	54,0	59,0	62,0	57,6	·
Домброва-Горная	„ Петровска .	15,0	13,0	17,0	17,0	15,0	15,4	4,8
„ . .	„ проч. мѣстъ	41,8	29,0	33,0	44,0	52,0	40,0	—
Островецъ . . .	„ Петровска .	14,8	19,0	18,0	—	—	—	13,2
„ . . .	„ проч. мѣстъ	60,3	71,0	66,0	69,0	77,0	68,7	—
Сосновицы . . .	„ Петровска .	54,2	67,0	55,0	92,0	120,0	77,5	18,1
„ . . .	„ проч. мѣстъ	70,3	99,0	64,0	145,0	187,0	113,1	—
Томашевъ . . .	„ Петровска .	22,2	22,0	16,0	28,0	13,0	20,2	18,9
„ . . .	„ проч. мѣстъ	49,9	40,0	13,0	49,0	55,0	47,4	—

Изъ этой таблицы мы видимъ, что даже тѣ станціи, провозъ до которыхъ обусловленъ льготнымъ тарифомъ (см. глава II), получаютъ изъ Петровска менѣе, чѣмъ изъ другихъ мѣстъ.

Причину такого второстепеннаго значенія Петровска, да и вообще Владикавказской дороги, надо искать, какъ мы уже говорили, въ конкуренціи воднаго пути. Для иллюстраціи этой конкуренціи достаточно привести параллельно данныя о стоимости провоза чрезъ волжскія пристани и чрезъ Владикавказскую дорогу, хотя бы по отношенію къ такимъ двумъ пунктамъ, какъ Москва и Сосновицы.

Стоимость провоза отъ Баку:

Чрезъ	До Москвы				До Сосновицъ	
	Нефти и мазута		Керосина		Керосина	
	въ вагон. ж. д.	въ част. вагон.	въ вагон. ж. д.	въ част. вагон.	въ вагон. ж. д.	въ част. вагон.
Баладжары . . .	34,29 к.	29,85 к.	47,58 к.	42,78 к.	40,79 к.	37,39 к.
Петровскъ . . .	31,24 „	27,46 „	46,55 „	42,46 „	38,79 „	33,14 „
Царицынъ . . .	16,61 „	14,72 „	35,62 „	33,60 „	39,37 „	35,05 „
Саратовъ . . .	16,36 „	14,88 „	34,18 „	32,57 „	38,62 „	34,43 „
Нижній	14,91 „	14.15 „	33,74 „	32,92 „	39,08 „	35,33 „

Наибольшая разница въ стоимости доставки нефти и мазута въ Москву достигаетъ 19,38 коп. или почти 130% (1) на пудъ при доставкѣ чрезъ Баладжары и Нижній (въ желѣзнодорожныхъ вагонахъ), разница въ стоимости доставки въ Москву керосина не такъ велика, а именно, наибольшая—13,84 коп. или 41% на пудъ при доставкѣ также черезъ Баладжары и Нижній; разница стоимости доставки керосина въ Сосновицы еще меньше, а именно—наибольшая всего 3 коп. или 8% на пудъ при доставкѣ чрезъ Баладжары и Саратовъ въ частныхъ цистернахъ. При такихъ условіяхъ только скорость и безпрерывность желѣзнодорожнаго движенія могутъ объяснить и тѣ сравнительно небольшія отправки нефтяныхъ грузовъ по Владикавказской дорогѣ во внутреннюю Россію, но и это единственное преимущество Владикавказской дороги предъ воднымъ путемъ значительно ослабляется недостатками оборудованія дороги, отсутствіемъ на значительномъ ея протяженіи вторыхъ путей и т. п.

Батумскій портъ

представляетъ собою часть бухты, открытую съ сѣвера и ограниченную съ запада мысомъ Бурунъ-Табіе съ примыкающимъ къ нему защитнымъ моломъ, а съ востока—устьемъ рѣчки Барцханы. На западной части причальной линіи бухты, примыкающей къ городу, протяженіемъ 683 саж., расположены —идя съ запада на востокъ—зданіе маяка, карантинный участокъ и деревянная пристань Росс. О-ва, участки морского вѣдомства и минной роты, каменный пакгаузъ Закав. ж. д. съ деревянною пристанью, участокъ Русск. О-ва П. и Т. съ двумя деревянными пристанями, таможня и при ней 3 деревянныхъ пристани для магонъ, три городскихъ пристани, участки портовый и корабельной конторы и участокъ, занятый фелюгами. Восточная часть бухты занята нефтяной гаванью, которая образуется каменной набережной, протяженіемъ 385 пог. саж., и каменнымъ-же нефтянымъ моломъ, который, примыкая къ ея восточному концу подъ прямымъ угломъ, затѣмъ загибается на западъ и образуетъ защищенную отъ нордъ-оста гавань. Съ востока, къ закругленію нефтяного мола, примыкаетъ идущій почти параллельно съ берегомъ каботажный молъ. Пространство между каботажнымъ моломъ и берегомъ называется каботажной гаванью. Здѣсь расположенъ заводъ Ротшильда съ двумя желѣзными и двумя деревянными пристанями.

Изъ перечисленныхъ сооруженій наиболѣе старыми по постройкѣ являются нефтяной и Бурунтабійскій молы. Первый начатъ постройкой въ 1885 г. и оконченъ въ 1888, второй, имѣющій цѣлью защищать бухту отъ занесенія гравіемъ, начатъ также въ 1885 г., причемъ было предположено удлинять его по мѣрѣ наростанія берега съ западной стороны; послѣднія работы на немъ производились въ 1899 г. Начатая одновременно съ постройкою моловъ западная часть набережной на протяженіи 100 саж. (до Карцевской канавы) была закончена постройкой въ 1889 г., а остальная часть (до мола) съ 1890 по 1893 г. По первоначальному проекту, глубина нефтяной гавани предполагалась до 24′, но при постройкѣ набережная была заложена на 26′ и землечерпательными работами, закончившимися въ 1893 г., гавань была доведена до такой же глубины. Съ 1899 по 1902 г. снова производились землечерпательныя работы,

причемъ глубина по всей нефтяной гавани была доведена до 30′, а отъ основанія набережной сдѣланъ соотвѣтствующій откосъ. Какъ показали промѣры послѣдняго года, глубина эта не измѣнилась и по настоящее время.

Болѣе позднимъ по времени постройки является т. наз. каботажный молъ (1894—1897), который долженъ былъ образовать гавань для судовъ каботажнаго плаванья. Одновременно съ его постройкой производились землечерпательныя работы и у набережной была достигнута глубина до 15′. Впослѣдствіи гавань эта была занесена и оказалась для каботажныхъ судовъ совершенно непригодной. Въ настоящее время ею пользуется только для перегрузочныхъ судовъ заводъ Ротшильда, для нуждъ котораго въ 1903—1904 г.г. сдѣланъ былъ подходъ къ пристанямъ глубиною до 12′.

Наконецъ, послѣдняя постройка въ портѣ—это укрѣпленіе въ 1902 году массивами подмывавшагося берега отъ мола Бурунъ-Табіе до пристани Россійскаго О-ва на протяженіи 175 саженъ.

Существенные недостатки Батумской гавани—недостаточная длина причальной линіи, заставляющая пароходы, грузящіеся у набережной, подолгу ждать очереди, а также неспокойная стоянка у нефтяного мола, вслѣдствіе чего часть судовъ въ бурную погоду становится на якорь на рейдѣ или уходитъ въ море. Для устраненія этихъ недостатковъ предлагались два большіе проекта переустройства гавани, составленные инж. Зубовымъ и ген. Жаринцевымъ. Впрочемъ, въ настоящее время портовое присутствіе вырабатываетъ, взамѣнъ этихъ многомилліонныхъ проектовъ, проектъ нѣкоторыхъ улучшеній въ существующемъ портѣ, исходя изъ убѣжденія, что въ настоящее время грузооборотъ еще не вызываетъ настоятельной нужды въ переустройствѣ гавани.

Наливъ судовъ керосиномъ производится у нефтяного мола, гдѣ трубопроводы отъ всѣхъ наливныхъ станцій имѣютъ окончанія въ 4-хъ „батареяхъ“, расположенныхъ по длинѣ мола, такъ что одновременно можетъ производиться наливъ 4-хъ судовъ. Вся остальная погрузка и разгрузка производится на набережной нефтяной гавани и на таможенныхъ пристаняхъ, причемъ по-

слѣднія сообщаются съ пароходами посредствомъ магонъ *). Для тарной нагрузки керосина предназначена набережная нефтяной гавани, гдѣ могутъ грузиться одновременно 6 судовъ, такъ какъ здѣсь же разгружаются пароходы съ лѣсомъ и пристаютъ пароходы Добров. флота, то всѣмъ этимъ судамъ приходится ждать очереди долго, иногда по мѣсяцу, тогда какъ наливнымъ пароходамъ рѣдко приходится ждать дольше 2 дней.

Общій грузооборотъ Батумскаго порта за 1903 г., по свѣдѣніямъ бат. порт. управленія, составляетъ 107 т. мил. пудовъ **).

Наливныхъ пароходовъ за 1903 годъ было погружено 241, причемъ керосина погружено было 39.816 тыс. п. и другихъ нефтяныхъ продуктовъ 17.821 т. п. Керосина же въ тарной погрузкѣ было отправлено: ящиками 15.252 т. п. (нетто), банками 2.688 т. п. и бочками 1.083 т. п., причемъ тарной перевозкой керосина было занято 151 судно.

За 1903 г. было вывезено другихъ товаровъ: марганца 4.294 т. п., солодковаго корня 763, кукурузы 315, шерсти 212, различныхъ товаровъ 812 т. п. Главными предметами ввоза являются: лѣсъ ящичный (2.922 т. п.), жесть для ящиковъ (1.807), трубы (684), сѣра (266), уголь и коксъ (683), чай (392), черепица (216) ***)

*) Вспомогательныя суда, приписанныя къ Батумскому порту по свѣд. Портов. Упр. за 1904 годъ:

I. Паровыхъ катеровъ 9, изъ коихъ 2 принадл. „К. Ч. Н. и Т. О“. а остальные разнымъ администр. учрежденіямъ.

II. Водолазныхъ ботовъ 4, одинъ частный, остальные разныхъ админ. учрежденій.

III. Плавучихъ подъемн. крановъ 2, изъ коихъ 1 „Р. О. П. и Т.“, другой нач. раб. Бат. порта.

IV. Дерев. магонъ „К. Ч. О-ва“ 5 шт. и желѣзн. баржъ 10 шт., изъ коихъ 3 съ элеваторами.

V. Частныхъ магонъ, занимающихся перевозкою грузовъ, 98 шт.

**) По свѣд. Батумской таможни грузооборотъ за 1903 годъ сост. 104,8 м. п., которые распредѣляются такъ:

Ввозъ загран. тов.	3.728.269 п.	Вывозъ загран. тов.	84.600.897 п.
„ каботаж.	10.713.734 п.	„ каботаж.	5.735.000 п.
Всего	14.442.003 п.	Всего	90.335.897 п.

***) Свѣдѣнія изъ отчета дѣятельности Бат. порта за 1903 г. (Не считая „Русск.“ и „Росс. О-ва“).

Число судовъ, посѣтившихъ Батумскій портъ въ 1903 г., представляется слѣдующими таблицами:

*А *). Суда заграничн. плав. свыше 10 ластъ (20 тоннъ).*

Годы	Приходъ: Всего — Число судовъ	Приходъ: Всего — Чистая вмѣст. въ тонн.	Приходъ: Съ товарами — Число судовъ	Приходъ: Съ товарами — Чистая вмѣст. въ тонн.	Приходъ: Выгружено товаровъ тыс. пудовъ	Приходъ: Безъ товара — Число судовъ	Приходъ: Безъ товара — Чистая вмѣст. въ тонн.	Отходъ: Всего — Число судовъ	Отходъ: Всего — Чистая вмѣст. въ тонн.	Отходъ: Съ товаромъ — Число судовъ	Отходъ: Съ товаромъ — Чистая вмѣст. въ тонн.	Отходъ: Погружено товаровъ тыс. пудовъ	Отходъ: Безъ товара — Число судовъ	Отходъ: Безъ товара — Чистая вмѣст. въ тонн.
1903	968	1.067.847	301	372.748	4.293	667	695.099	963	1.041.749	824	970.498	86.106	139	71.251
1902	878	1.012.201	283	353.908	3.597	595	658.293	889	1.022.427	812	965.849	87.956	77	56.583

В. По даннымъ Батумской таможни за 1903 г.

Прибыло судовъ: заграничныхъ — Паров.	Прибыло: заграничныхъ — Парус.	Прибыло: заграничныхъ — Всего	Прибыло: каботажныхъ — Паров.	Прибыло: каботажныхъ — Парус.	Прибыло: каботажныхъ — Всего	Прибыло: Всего	Отошло судовъ: заграничныхъ — Паров.	Отошло: заграничныхъ — Парус.	Отошло: заграничныхъ — Всего	Отошло: каботажныхъ — Паров.	Отошло: каботажныхъ — Парус.	Отошло: каботажныхъ — Всего	Отошло: Всего
700	2.040	2.740	723	1.763	2.486	5.226	698	2.035	2.733	720	1.777	2.497	5.230

Во 2-й таблицѣ считаются всѣ суда (и фелюги), почему общія цифры заграничныхъ судовъ выше чѣмъ въ табл. А. Сравнивъ цифры ввезенныхъ и вывезенныхъ товаровъ таблицы А съ распредѣленіемъ грузооборота между ввозомъ и вывозомъ, мы увидимъ, что большая часть ввозимыхъ грузовъ приходится на мелкія суда (до 10 л.), а вывоза наоборотъ—на крупныя. По свѣдѣніямъ отчета портоваго управленія видно, что изъ 5.207 судовъ, посѣтившихъ Батумъ въ 1903 г., не считая пароходовъ Русск. и Россійск. О-ва, было: пароходовъ 1.398, парусныхъ судовъ 603 и баркасовъ и фелюгъ 3.206.

За простой въ гавани портовое управленіе ничего не взимаетъ, а беретъ лишь плату за занимаемое грузомъ на набережной мѣсто. Портовымъ же управленіемъ взимаются различные

*) Заимствовано изъ „Трудовъ статист. отд. депар. таможен. сборовъ". Внѣшняя торговля по Европ. границѣ 1903 г. вып. 225 (11).

другіе мелкіе сборы (якорные, портовые и причальные, а также необязательные—лоцманскіе). Такъ называемый попудный сборъ —по 1 к. съ пуда всѣхъ грузимыхъ товаровъ взимается таможней и въ настоящее время цѣликомъ поступаетъ въ доходъ казны; до 1901 года $^1/_5$ часть его поступала въ пользу города. Таможней же взимается „канцелярскій“ сборъ по 40 к. съ 1.000 р. грузимаго товара.

Какъ было выше сказано, трубы, идущія съ наливныхъ станцій къ молу, оканчиваются въ четырехъ батареяхъ, причемъ каждая труба имѣетъ по одному окончанію въ каждой изъ четырехъ батарей. Батарея представляетъ собою четыреугольное углубленіе въ поверхности мола, изъ котораго поднимается цѣлый рядъ отводовъ, согнутыхъ колѣнами и снабженныхъ вентилями. При перекачкѣ на судно къ соотвѣтствующему колѣну привинчивается шлангъ, другой конецъ котораго спускается въ судно. Расходы на погрузку, которые товароотправитель беретъ на себя, по расчету г. Ринскаго (управляющій зав. Рыльскаго), составляютъ не больше 30 коп. на 1.000 п. перекачиваемаго керосина. ($^1/_2$ пуда мазута—20 к., вывозъ шланга $2^1/_2$ к., рабочіе—6 к.). Съ настоящаго года керосинъ, получаемый по керосинопроводу, желѣзная дорога перекачиваетъ по желанію владѣльца прямо на пароходъ, не взимая за это никакой дополнительной платы. Наливныя суда, въ которыя производится погрузка, преимущественно англійскія, емкостью отъ 200 до 400 и даже до 450 тыс. пудовъ, разныхъ типовъ, по большей части спардечные, т. е. двухпалубные, безъ бортовъ.

Погрузка ящиками лучше всего поставлена у Ротшильда; съ его завода, расположеннаго на каботажной набережной, ящики по рельсамъ лошадиной тягой вывозятся на здѣсь же расположенныя пристани, гдѣ грузятся на магоны; съ магонъ при помощи плавучихъ элеваторовъ, которыхъ у Ротшильда имѣется 3, на пароходы, стоящіе на рейдѣ; такимъ образомъ, для грузимыхъ судовъ избѣгается необходимость ждать подолгу очереди у набережной. Другіе керосиново-ящичные заводы, отдѣленные отъ набережной желѣзно-дорожнымъ паркомъ, перевозятъ ящики на дрогахъ, а затѣмъ грузятъ ихъ въ ручную на пароходы, пристающіе къ нефтяной набережной. Стоимость погрузки 1.000 ящ. (керосина чист. вѣсу 1.800 п.), обходившаяся до

прошлогоднихъ стачекъ дрогалей (15 р. дроги+3 р. раб.) въ 18 р., теперь значительно повысилась. Во время стачки дрогалей Манташевъ сдѣлалъ попытку перевозить ящики по путямъ жел. дорогъ, но, вѣроятно, это оказалось не особенно выгоднымъ, такъ какъ было вскорѣ оставлено.

Всѣ нефтяные склады, такъ же какъ и наливные станціи и ящичные заводы, расположены въ такъ наз. „Нефтяномъ городкѣ“, примыкающемъ къ Батуму съ юго-востока, границы котораго составляютъ въ настоящее время нефтяная и каботажная набережныя, р. Барцхана, первая осушительная канава, подгорная осушительная канава, продолженіе Ардаганской улицы и Ардаганская и Кладбищенская улицы. Площадь же, отведенная подъ предполагающееся расширеніе Нефтяного городка по плану, утвержденному главноначальствующимъ отъ 24 янв. 1902 г. *), простирается къ востоку отъ Артвинскаго шоссе до подножія цѣпи холмовъ (Амидіе, Квецелури и др.), ограничивающихъ съ востока батумскую равнину.

Внѣ границъ Нефтяного городка складовъ керосина не имѣется; только ящичный керосинъ хранится иногда въ желѣзныхъ портовыхъ пакгаузахъ, выстроенныхъ на нефтяной набережной. Земли въ границахъ существующаго Нефтяного городка составляютъ частью собственность фирмъ, частью арендуются у города и казны. Цѣна на земли значительно повышается; такъ, по свѣдѣніямъ Загубина **), въ 1899 г. цѣна на земли колебалась отъ 8 до 15 р. за кв. саж., а въ 1902 г. были совершены сдѣлки по 32 р. („Токаминъ“ у Быковой); послѣдняя сдѣлка въ текущемъ году совершена по 35 р. Арендная плата въ настоящее время въ среднемъ—2 р. въ годъ.

Нефтепромышленныя устройства, расположенныя въ Нефтяномъ городкѣ, составляютъ резервуары, наливныя станціи, ящичные и жестяночные заводы и бондарни. Наливная станція представляетъ собою насосное зданіе, снабженное нѣсколькими насосами (у большинства фирмъ системы Вортингтона), соединенное трубами съ одной стороны съ керосинохранилищами, а съ другой—съ батареями нефтяного мола; у фирмъ, имѣющихъ

*) См. „Сборникъ постановл. о Батум. Нефт. Городкѣ“, Тифлисъ 1904 г.

**) Отчетъ предсѣд. Суб.-комиссіи по переустройству Нефт. гор. въ Батумѣ, СПБ. 1899.

керосиново-ящичный заводъ, существуетъ еще отвѣтвленіе для завода. Трубы, идущія къ нефтяному молу, преимущественно 6″, только у Зак. ж. д. трубы отъ 4″ до 6″. За прокладку трубъ по чужой землѣ на частныхъ и городскихъ владѣніяхъ не платятъ ничего; желѣзная же дорога взимала до настоящаго года по рублю, а теперь беретъ по 2 р. за каждую сажень прокладки трубъ на ея землѣ.

Количество и общая емкость керосинохранилищъ въ Нефтяномъ городкѣ, принадлежащихъ разнымъ фирмамъ, представляется въ слѣдующей таблицѣ:

Владѣльцы	Число резервуаровъ	Емкость резервуаровъ въ пудахъ на воду	Примѣчаніе
Каспійско-Черномор. О-во (Ротш.)	34 и 4 мѣрн.	4.984.109	Изъ нихъ на уч. Ротш. 15 рез. емк. 1.859.729, на Золот. уч. 11 р. ем. 2.148.386, на Тот. уч. 4 рез. ем. 763.994, на Цов. уч. 2 р. 212.000.
Т-во бр. Нобель	23	3.434.875	
Манташевъ и К° . . .	16	3.358.427	
О-во для доб. русск. нефти	17	3.748.729	
Каспійское Т-во	7	1.474.356	
Рыльскій	6	1.497.704	
Зак. ж. дор.	15	1.832.948	и 4 мѣрника.
Тумаевъ	6	1.090.071	
Шибаевъ и К°	6	1.075.450	и 1 мѣрникъ.
Сидеридисъ	5	159.899	
Русско-Кавк. Н. О-во . .	3	332.912	
Буркгардтъ	5	905.269	
Матіевичъ	3	556.100	
Хачатріанцъ	2	405.231	

Владѣльцы	Число резервуаровъ	Емкость резервуаровъ въ пудахъ на воду	Примѣчаніе
Маллярь	2	10.000	
Вагстафъ и Блей . . .	4	600.693	
Шутцъ и Циммерманъ .	3	179.100	искл. для тяж. маслъ.
Арамянъ Сураханянъ . .	3	16.300	
Шхіанцъ	1	4.694	
Всего . .	155	25.929.652	

Изъ перечисленныхъ резервуаровъ только относительно 3 резервуаровъ у Шутца и Циммермана есть указаніе, что они назначены исключительно подъ тяжелыя масла; вообще же, наливаютъ въ свободные резервуары, что, конечно, представляетъ то неудобство, что резервуары приходится мыть. Поэтому арендная плата за храненіе въ резервуарахъ, составляющая для керосина $^1/_2$ к. съ пуда въ мѣсяцъ, для мазута равна 1 к. Впрочемъ, случаи аренды подъ мазутъ являются исключеніемъ. Утечка на складахъ опредѣляется въ 0,2% въ годъ (упр. Рыльск.).

Ящично-жестяночныхъ заводовъ въ настоящее время 5 (въ 1899 г. было 9): Манташева—2 (одинъ бывш. Рихнера), Бинто—1, Сидеридиса—1 и Хачатріанца—1. Въ 1903 г. въ ящикахъ и банкахъ безъ ящиковъ (послѣднія отпускаются исключительно на парусныхъ судахъ въ Турцію) было отпущено 17.940 тыс. п., что составляетъ 31% всего отпуска керосина (изъ нихъ банокъ около 5%). Всѣ работы на ящичныхъ заводахъ производятся механически, на станкахъ, даже вбиванье гвоздей; отапливаются они опилками отъ работъ. При заводахъ находятся штабеля лѣса. Самые значительные склады лѣса принадлежатъ Ротшильду и Манташеву и находятся—первый на каботажной набережной, а второй на Ардаганской и Кладбищенской ул. Штабеля эти почти каждогодно горятъ.

Бондарни для тяжелыхъ маслъ и мазута имѣются у слѣдующихъ фирмъ: Малляра, Русск.-Кавк. О-ва и Арамяна

Сураханяна. Кромѣ того, на многихъ заводахъ имѣются маленькія бондарни для собственныхъ нуждъ заводовъ.

Въ заключеніе скажемъ о вывозѣ изъ Батума нефти и продуктовъ ея за послѣднее десятилѣтіе:

Годы	Вывезено заграницу нефти и проч. продуктовъ	Вывезено въ Россію нефти и проч. продуктовъ	Всего вывезено изъ Батума
	миллiоновъ пудовъ		
1893	55,4*)	7,5	62,9
1894	49,2	8,5	57,7
1895	56,3	5,9	62,2
1896	43,0	6,3	49,3
1897	57,8	7,7	65,5
1898	62,5	6,5	69,0
1899	66,8	4,9	71,7
1900	61,0	3,1	64,1
1901	74,5	5,9	80,4
1902	76,3	6,1	82,4
Ежегодное ср. за 10 л.	67,2	6,6	73,8
1903	68,9	3,8	72,7

Средній вывозъ керосина заграницу и въ Россію за послѣднее время распредѣляется въ % такъ: въ Россію—9%, заграницу 91%.

*) Данныя о вывозѣ заграницу взяты изъ „Обзора Бакин. нефтяной промышленности"; о вывозѣ-же въ Россію изъ „Трудовъ деп. там. сб."

2. Одесса.

Городъ Одесса и прилегающій къ нему районъ играютъ въ дѣлѣ потребленія нефтяныхъ продуктовъ довольно крупную роль. Доставка нефтяныхъ грузовъ въ Одессу достигаетъ въ 1902 г. цыфры 6, 5 милліоновъ пудовъ. Главную массу этого груза составляетъ керосинъ; что-же касается жидкаго топлива, то оно поступаетъ въ Одессу въ количествѣ, не достигающемъ одного милліона пудовъ.

Керосинъ доставляется въ Одессу исключительно морскимъ путемъ, изъ Батума и Новороссійска. Транспортировкой его занимаются Русское Общество Пароходства и Торговли, Торговый Домъ Бр. Розенштейнъ и Общество „А. И. Манташевъ и К°“. Весь наливной флотъ состоитъ изъ пяти крупныхъ пароходовъ. Русскому Обществу Пароходства и Торговли принадлежатъ 3 парохода:

„Свѣтъ“, вмѣстимостью въ 108.000 пудовъ,

„Лучъ“, вмѣстимостью въ 100.000 пудовъ, и

„Метеоръ“, вмѣстимостью въ 310.000 пудовъ.

Обществу „А. И. Манташевъ и К°“—одинъ:

„Боржомъ“, вмѣстимостью въ 235.000 пудовъ,

Торговый Домъ Бр. Розенштейнъ, начавшій доставлять керосинъ лишь съ декабря 1901 года, владѣетъ пароходомъ „Маккавеи“ *).

Полный рейсъ между Батумомъ и Одессою наливныя суда совершаютъ въ 10—12 дней, между Новороссійскомъ и Одессой —въ 7—8 дней.

Хотя Одесскій портъ нельзя считать совершенно незамерзающимъ, однако навигація продолжается здѣсь круглый годъ. Ледъ, покрывающій иногда Одесскую бухту у береговъ, очень тонокъ и не можетъ служить препятствіемъ для движенія судовъ. Только наносный ледъ, прибывающій изъ устьевъ Дуная, Днѣпра или Днѣстра, смерзается иногда въ сплошную массу, толщина ко-

---

*) Пароходъ этотъ устроенъ по новой системѣ: трюмы его раздѣлены на керосиновыя цистерны и помѣщенія для сухихъ грузовъ. Вмѣстимость керосиноваго трюма—125.000 пудовъ. На пароходѣ имѣются двѣ помпы, выгружающія каждая по 320 тоннъ въ часъ. Выгрузка изъ остальныхъ пароходовъ производится съ помощью насосовъ, находящихся на берегу.

торой достигала не разъ цѣлой сажени. Но это неудобство устраняется дѣятельностью парохода-ледокола.

Бухта, въ которой расположенъ Одесскій портъ, обращена своею открытою частью, шириною около 9 верстъ, къ юго-востоку. Портъ состоитъ изъ почти совершенно закрытаго воднаго пространства болѣе, чѣмъ въ 300.000 квадр. саженей, ограниченнаго съ южной стороны берегомъ, на которомъ расположенъ городъ, съ западной же и восточной—Карантиннымъ и Андросовскимъ молами, и прикрытаго съ сѣвера волноломомъ, длиною въ 573 поч. саж., сооруженнымъ въ 1879—1882 г.г. Глубина бухты въ этомъ мѣстѣ достигаетъ 26 футовъ, а около оконечности Рейдоваго мола (продолженіе Карантиннаго)—даже 34 футовъ. Непосредственно къ Андросовскому молу, съ западной его стороны, примыкаетъ такъ называемая „казенная" гавань министерства путей сообщенія. Еще далѣе по направленію къ западу находятся эллинги Тов. Беллино-Фендерихъ и Русскаго Общества Пароходства и Торговли. Эллинги эти, лежащіе уже *внѣ* общаго порта, занимаютъ участокъ въ 7.000 кв. сажень. За ними расположено адмиралтейство Русскаго Общаго Пароходства и Торговли, а рядомъ съ нимъ, уже у низменнаго берега предмѣстья Пересыпь,—новая хлѣбная гавань.

Для судовъ, доставляющихъ нефтяные грузы, въ Одесскомъ порту имѣется особая нефтяная гавань, устроенная въ виду безопасности въ пожарномъ отношеніи отдѣльно отъ другихъ. Она находится въ сѣверо-западной части Одесской бухты у берега Пересыпи. Нефтяной молъ, оконченный постройкой въ 1894 г., представляетъ площадь въ 9.755 кв. сажень. Водный бассейнъ, прилегающій къ нему, углубленъ землечерпаніемъ до 24 футовъ. Землечерпаніе производилось въ 1893 и 1902 г.г. Общее протяженіе его набережныхъ составляетъ 929,4 пог. саженей, изъ которыхъ 338,9 принадлежатъ внутренней части. Для подачи вагоновъ къ судамъ на Нефтяномъ молѣ уложены рельсовые пути. Устройство Нефтяного мола, считая и прокладку рельсовыхъ путей, обошлось въ 2 милліона рублей. Первоначально проектировалось отдѣлить бассейнъ нефтяной гавани отъ остальныхъ частей порта сплошными стѣнами, оставивъ проходъ всего лишь въ 25 саж. ширины, проходъ, который кромѣ того въ случаѣ нужды закрывался бы батопортомъ или другимъ какимъ либо плавучимъ запоромъ. Эти планы до сихъ

поръ однако же остаются неосуществленными. Предполагается устройство новаго волнолома по направленію отъ общаго порта къ нефтяной гавани и устройство отдѣльной закрытой гавани для бензина и другихъ легко воспламеняющихся продуктовъ. Гавань эта должна быть устроена около сѣверной части главной дамбы, стоимость ея исчислена въ 80.000 рублей. Кромѣ того въ 94 году имѣлось въ виду устроить здѣсь керосиновый и мазутный склады и керосино—и мазутопроводы, которые эксплоатировались бы правительствомъ и облегчали бы мелкую торговлю керосиномъ въ Одессѣ. Но и въ этой области дѣло ограничивается одними предположеніями. Вся территорія, предназначенная для складовъ и передвиженій нефтяныхъ грузовъ, должна была согласно первоначальнымъ проектамъ составить около 20.000 кв. саж.

Выгрузка нефтяныхъ товаровъ съ судовъ, причаливающихъ къ нефтяной гавани, производится по керосино—и нефтепроводамъ съ помощью насосовъ, находящихся на берегу или на пароходѣ (насосы находятся только на пароходѣ „Маккавей“). Трубопроводы для керосина имѣютъ обыкновенно 6 дюймовъ въ діаметрѣ. Такихъ трубопроводовъ на нефтяной гавани 2, изъ которыхъ одинъ принадлежитъ Обществу „А. И. Манташевъ и К°“, а другой—Торговому дому Бр. Розенштейнъ. Кромѣ того, здѣсь же проложены 1 труба для мазута, длиною въ 400 сажень, діаметромъ въ 8 дюймовъ, принадлежащая Обществу „Русскій Стандардъ“, и 1 труба для олеонафта, ведущая къ складамъ Общества „А. И. Манташевъ и К°“. До сихъ поръ трубы прокладывались просто въ землѣ или надъ землею,—въ прошломъ же году министерство путей сообщенія предприняло работы по устройству цементнаго футляра для прокладки въ немъ трубъ. Такой футляръ будетъ предохранять трубы отъ порчи и облегчать ихъ ремонтъ. Сооруженіе это въ настоящее время еще не закончено.

Вблизи существующаго съ 1894 г. мола на нефтяной гавани въ прошломъ году обществомъ „Мазутъ“ устроена новая небольшая пристань со складами для керосина.

Кромѣ нефтяной гавани, для разгрузки нефтяныхъ судовъ въ Одесскомъ портѣ отведена также оконечность Новаго мола, находящагося внутри общаго порта и составляющаго площадь

въ 7.450 кв. саж. Общее протяженіе набережныхъ этого мола составляетъ 362 поч. сажени. Углубленіе въ этой части гавани доходитъ до 26 футовъ. На головѣ Новаго мола находится насосная станція керосинопровода Русскаго Общества Пароходства и Торговли, передающаго керосинъ на ст. Наливную, находящуюся къ западу отъ берега Пересыпи, нѣсколько въ сторонѣ отъ ст. Пересыпь. Большая помпа на оконечности Новаго мола перекачиваетъ въ часъ 10.000 пуд. керосина, на Наливной же работаютъ двѣ болѣе слабыя помпы. Трубопроводъ, принадлежащій Русскому Обществу Пароходства и Торговли, имѣетъ въ длину 4 версты. До окончанія постройки нефтяной гавани погрузка нефтяныхъ продуктовъ производилась только у Новаго мола. Поэтому и теперь, когда нефтяная гавань уже открыта для судовъ, пароходы Русскаго Общества Пароходства и Торговли, имѣющаго здѣсь свои сооруженія, выгружаютъ керосинъ не на нефтяной гавани, а у того же Новаго мола. Такимъ образомъ, спеціальною гаванью пользуются пока, главнымъ образомъ, два парохода—„Боржомъ“ Общества „А. И. Манташевъ и К°“ и „Маккавеи“ Торг. Дома Бр. Розенштейнъ. Сюда же причаливаютъ и пароходы Русскаго Общества Пароходства и Торговли, доставляющіе мазутъ для находящагося у основанія Нефтяного мола мазутнаго склада Об. „Русскій Стандардъ“.

До сихъ поръ роль Одессы въ нефтяной торговлѣ вообще сводится къ полученію моремъ большихъ партій керосина и къ отправкамъ ихъ въ районъ Юго-Западныхъ, а иногда и другихъ жел. дорогъ. Кромѣ того, однимъ изъ крупныхъ потребителей керосина является самъ городъ съ его окрестностями. Что-же касается мазута, то, какъ мы выше упомянули, по отношенію къ этому продукту Одесса не является сколько-нибудь важнымъ распредѣлительнымъ пунктомъ, а городское потребленіе жидкаго топлива крайне ограничено. Поэтому, говоря о нефтяной торговлѣ въ Одесскомъ районѣ, намъ прежде всего приходится остановиться на керосинѣ.

До 1883 года Одесса питалась керосиномъ, привозимымъ сухимъ путемъ изъ Царицына. Полученіе ею керосина выражалось тогда въ слѣдующихъ цифрахъ.

въ 1879 г. прибыло въ Одессу 44.291 п.
„ 1880 г. „ „ „ 41.025 п.

въ 1881 г. прибыло въ Одессу 132.552 п.
„ 1882 г. „ „ „ 130.543 п.*).

Въ 1883 г., съ открытіемъ Бакинской вѣтви Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, роль Одессы измѣнилась. Она стала получать керосинъ моремъ, въ 1883 г. въ нее доставлено было уже около 1 милліона пудовъ керосина. Но доставки продукта изъ Царицына все еще не прекращались. Препятствіемъ для полной замѣны керосина, получаемаго изъ Царицына, продуктомъ, доставляемымъ изъ Батума, служило, главнымъ образомъ, отсутствіе въ Одесскомъ порту соотвѣтствующихъ приспособленій и недостатокъ перевозочныхъ средствъ. Между портами Чернаго моря совершалъ рейсы только одинъ наливной пароходъ „Маруся“, и фрахтъ отъ Батума до Одессы доходилъ до 26 коп. съ пуда. Но эти неудобства были вскорѣ въ значительной мѣрѣ сокращены. Уже въ 1886 г., когда появился первый наливной пароходъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, „Свѣтъ“, количество доставленнаго въ Одессу керосина возросло до 3.240.000 п. противъ 1.120.000 п. въ 1885 г. Правда, въ 1887 г. количество ввезеннаго керосина снова упало, но развитію керосиновой торговли въ Одессѣ уже было положено прочное начало. Съ 1887 г. началъ рейсировать второй пароходъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, „Лучъ“.

По даннымъ таможенной статистики**), доставка въ Одессу керосина и другихъ легкихъ освѣтительныхъ маслъ въ послѣдующее время выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

въ 1888 г.	прибыло	моремъ	2.952,0	тыс.	пудовъ.
„ 1889 г.	„	„	2.909,0	„	„
„ 1890 г.	„	„	2.877,4	„	„
„ 1891 г.	„	„	4.284,6	„	„
„ 1892 г.	„	„	3.997,0	„	„
„ 1893 г.	„	„	4.937,0	„	„
„ 1894 г.	„	„	5.592,0	„	„
„ 1895 г.	„	„	4.065,0	„	„
„ 1896 г.	„	„	5.023,0	„	„

*) „Записка о нуждахъ Одесскаго порта“ Чеховича.

**) Приведены въ матеріалахъ къ пересмотру тарифовъ, изданныхъ въ 1900 г.

въ 1897 г. прибыло моремъ 5.263,0 тыс. пудовъ.
„ 1898 г. „ „ 4.182,0 „ „ *)

Какъ видно изъ приведенныхъ данныхъ, ввозъ керосина въ Одессу, нѣсколько упавъ за время съ 1888 по 1890 г., затѣмъ сталъ быстро возрастать, достигнувъ въ 1894 г. уже 5 съ половиной милліоновъ. Съ этого времени доставки керосина въ Одессу уже ни разу не падали ниже, чѣмъ до 4 милліоновъ пудовъ. Съ 1896 г. въ Одесскомъ порту появился новый наливной пароходъ открывшаго здѣсь свою дѣятельность Общества „А. И. Манташевъ и К°", и Русское Общество Пароходства и Торговли перестало быть единственнымъ транспортировщикомъ нефтяныхъ продуктовъ въ Одессу.

Но начиная съ 1894 г. не обнаруживается и сколько-нибудь замѣтной тенденціи къ увеличенію ввоза. Въ среднемъ за время отъ 1894 по 1898 г. включительно въ Одессу поступало ежегодно 4.825,0 тыс. пудовъ керосина. По сравненію съ предшествовавшимъ пятилѣтіемъ, средней цифрой для котораго является 3.801,0 тыс. пудовъ, это представляется увеличеніемъ больше, чѣмъ на 1 милліонъ пудовъ.

За четырехлѣтіе—отъ 1899 г. по 1902 г. доставка въ Одессу моремъ по даннымъ, полученнымъ непосредственно отъ фирмъ, транспортирующихъ керосинъ, опредѣляется слѣдующ. образомъ.

въ 1899 г. . . . . 3.988,0 тыс. пудовъ.
„ 1900 г. . . . . 4.000,0 „ „
„ 1901 г. . . . . 4.338,0 „ „
„ 1902 г. . . . . 5.693,5 „ „

Это составляетъ 4.504,9 тыс. пудовъ. въ годъ въ среднемъ. Но кромѣ керосина, доставляемаго этими фирмами, часть продукта, какъ мы уже говорили, поступаетъ въ Одессу, помимо крупныхъ фирмъ, непосредственно для мелкихъ торговцевъ. Однако-же, если количество керосина, ввезеннаго въ посудѣ для мелкой продажи, и увеличиваетъ нѣсколько приводимыя нами цифры, то не на много. За послѣднее четырехлѣтіе доставка значительно увеличилась лишь въ 1902 г. За 1903 г. у насъ есть данныя только по октябрь мѣсяцъ. Всего доставлено за это время 3.974.260 пудовъ. По приблизительному же расчету фирмъ

*) Послѣдняя цифра взята нами изъ отчета одесскаго биржевого комитета.

ввозъ керосина въ Одессу за весь 1903 г. долженъ быть равенъ 5-ти слишкомъ милліонамъ пудовъ.

Керосинъ, поступающій въ Одессу, идетъ, главнымъ образомъ, изъ Батума. Но съ 1897 года продуктъ доставляется въ Одессу и изъ Новороссійска.

Стоимость перевозки керосина до Одессы опредѣляется для 1903 г. въ 4,25 коп. съ пуда отъ Батума, и въ 2.833 коп.— отъ Новороссійска. Что-же касается предшествующихъ лѣтъ, то въ 1899 г. фрахтъ на керосинъ, согласно опредѣленію тарифн. комиссіи, представлялся слѣдующимъ; стоимость перевозки пуда керосина отъ Батума до Одессы считалась равной 5—7 коп., а отъ Новороссійска до Одессы 4,25—6,25 коп. Въ общемъ, слѣдовательно, фрахты за это время сильно понизились.

Норма утраты въ пути опредѣляется всѣми транспортировщиками въ 1—1 1/2 %. Путевая страховка, взимаемая Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли, обходится собственнику керосина въ 30 коп. со 100 рублей стоимости груза. Ко всѣмъ расходамъ по доставкѣ керосина въ Одессу нужно прибавить существующій здѣсь городской сборъ въ 1/3 коп. съ пуда.

Не поддаются учету поставки въ Одессу керосина въ посудѣ, но размѣры этихъ поставокъ весьма незначительны и производятся онѣ мелкими каботажными судами для различныхъ мелкихъ торговцевъ.

Перейдемъ теперь къ нефтехранилищамъ въ Одессѣ. Товарищество Бр. Нобель арендуетъ склады у Русскаго Общества Пароходства и Торговли. На принадлежащемъ Обществу участкѣ земли находятся 8 резервуаровъ, расположенныхъ на покрытой асфальтомъ песчаной насыпи. Общая вмѣстимость этихъ резервуаровъ—1.120.000 пудовъ, при чемъ два изъ нихъ вмѣщаютъ каждый по 200.000 пуд., а 6—по 120.000 пудовъ. Къ нимъ проведенъ, какъ мы уже говорили выше, керосинопроводъ отъ оконечности Новаго мола, длиною въ 4 версты, и проложены пути желѣзной дороги.

Неподалеку отъ складовъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, на землѣ, арендуемой у города, находятся склады, принадлежащіе Обществу „А. И. Манташевъ и К°", и состоящіе изъ 3 большихъ резервуаровъ, вмѣстимостью въ 225.000 пудовъ каждый, и 7 малыхъ—около 25.000 пудовъ въ каждомъ, всего, слѣдовательно, на 850.000 пудовъ. Къ складамъ прове-

дены 2 трубопровода съ нефтяной гавани, оба въ 3 версты длиною, одинъ для керосина, другой для олеонафтовъ. Вагоны подаются непосредственно къ складамъ по проложеннымъ около нихъ путямъ.

Торговому Дому Бр. Розенштейнъ принадлежатъ 3 резервуара по 200.000 пудовъ въ каждомъ, находящіеся также на землѣ, арендуемой у города, недалеко отъ станціи Пересыпь, и соединенные съ нефтяной гаванью шестидюймовымъ керосинопроводомъ въ $2^1/_4$ версты длиною. Въ нефтяной гавани, саженяхъ въ 40 отъ основанія мола, къ югу отъ него, расположенъ новый складъ Общества „Мазутъ", построенный у небольшой пристани, принадлежащей этому Обществу, и открытый лишь 12 декабря 1902 года. Онъ состоитъ изъ 2 резервуаровъ по 250.000 пудовъ въ каждомъ, и одного мѣрника на 15.000 пуд. Желѣзнодорожные пути, проложенные на нефтяной гавани, не подходятъ непосредственно къ складу, нагрузка же въ вагоны производится съ помощью насоса, помѣщающагося на территоріи Общества „Русскій Стандардъ" Сюда проведена труба отъ складовъ Общества „Мазутъ", по которой керосинъ передается въ вагоны, стоящіе на путяхъ около складовъ Общества „Русскій Стандардъ". Такимъ образомъ, въ Одессѣ имѣются 24 резервуара для керосина, общею вмѣстимостью въ 3.085.000 пуд.

Вывозъ керосина изъ Одессы производится только по желѣзной дорогѣ. Морскія отправки, никогда не достигавшія сколько-нибудь замѣтной величины, носятъ чисто случайный характеръ. Кромѣ того, моремъ вывозится не столько керосинъ, сколько нѣкоторые другіе нефтяные продукты. Одно время небольшое количество керосиноваго дистиллата шло изъ Одессы въ придунайскія страны. Теперь же всѣ отправки нефтяныхъ грузовъ изъ Одессы моремъ ограничиваются незначительнымъ количествомъ керосина и маслъ, вывозимыхъ въ посудѣ въ близъ лежащіе приморскіе города—Аккерманъ, Очаковъ.

Перевозка керосина изъ Одессы до всѣхъ станцій русскихъ желѣзныхъ дорогъ производится по исключительному тарифу. Для перевозокъ въ цистернахъ желѣзныхъ дорогъ и въ тарѣ примѣняется тарифъ, исчисляемый по слѣдующей схемѣ:

За провозъ на разстояніи отъ 1—140 верстъ—$^1/_{36}$ к. съ пуда и версты
„ „ „ „ „ 141—463 „ —къ платѣ за 140 в. прибавляется по $^1/_{100}$ к. съ пуда и версты.

За провозъ на разстояніи отъ 464— 900 по 1/65 коп. съ пуда и версты.
" " " " " 901—1.132—къ платѣ за 900 верстъ прибавляется по 1/100 к. съ пуда и версты.
" " " " свыше 1.132 в. по 1/70 к. съ пуда и версты.

Для перевозки въ цистернахъ частныхъ отправителей плата соотвѣтственнымъ образомъ понижается, причемъ разница между этой платой и платой по вышеприведенной схемѣ увеличивается по мѣрѣ увеличенія разстоянія, доходя до 4 коп. съ пуда и версты. При перевозкѣ по одесскимъ городскимъ вѣтвямъ взимается плата отъ 25 к. до 1 рубля за провозъ отъ одной станціи къ другой.

Въ составѣ вагоннаго парка Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ числятся 573 вагона—цистерны, вмѣстимостью каждый отъ 750 до 840 пудовъ. Изъ нихъ 338 вагоновъ принадлежали самимъ дорогамъ, остальные же 235 приписанныхъ къ парку вагоновъ являлись собственностью частныхъ лицъ и обществъ. За подачу вагона къ резервуару на ст. Одесса-Застава, Одесса-Пересыпь и Одесса-Портъ взимается особая плата въ 0,25 коп. съ пуда.

Въ Одессѣ керосинъ грузится, главнымъ образомъ, на станціи Одесса-Пересыпь, такъ какъ вблизи этой станціи находятся керосиновые склады. Бываютъ, впрочемъ, отправки и съ другихъ станцій. Съ 1902 г. особенно усилились отправки со ст. Одесса-Портъ, что объясняется открытіемъ новыхъ складовъ въ концѣ 1902 г. Опредѣляя размѣры вывоза керосина изъ Одессы, мы будемъ имѣть въ виду отправки со всѣхъ станцій Одессы, т. е. со станціи Одесса-Товарная, Одесса-Портъ, Одесса-Главная (очень незначит.) Одесса-Пересыпь и Одесса-Застава (также весьма малыя).

Вывозъ керосина изъ Одессы началъ производиться лишь съ 1884 года, т. е. съ того времени, когда сюда сталъ доставляться русскій продуктъ моремъ. До 1884 г. изъ Одессы вывозили лишь очень незначительное количество освѣтительныхъ маслъ, преимущественно, заграничнаго происхожденія.

По свѣдѣніямъ, приводимымъ въ книгѣ Чеховича *), вывозъ керосина изъ Одессы въ 1887 г. сразу же сталъ быстро возрастать, дойдя до двухъ съ лишнимъ милліоновъ пудовъ уже въ 1886 и 1887 г.г.

*) „Записки о нуждахъ Одесскаго порта“.

Въ послѣдующее время ежегодно вывозъ выражается

въ пятилѣтіе	1888—1892 г. . . .	$2.441,_5$	тыс. пуд.
„ „	1893—1897 г. . . .	$3.953,_6$	„ „
„ „	1898—1902 г. . . .	$3.532,_5$ *)	„ „

Опредѣляя районъ распространенія керосина, идущаго изъ Одессы, мы укажемъ отдѣльно ту часть его, въ которую доставляется керосинъ исключительно изъ Одессы, и ту, въ которой одесскій керосинъ соперничаетъ съ керосиномъ, доставляемымъ съ Волги.

Районъ, въ которомъ расположены станціи, получавшія керосинъ преимущественно изъ Одессы, охватываетъ часть линіи Юго-Зап. ж. д., ведущей изъ Одессы въ Кіевъ до ст. Казатинъ, часть линіи Бирзула—Елисаветградъ, отходящей къ востоку отъ первой—до ст. Голта; на западъ простирается по вѣткамъ, ведущимъ къ австрійской и румынской границамъ до ст. Унгени, Рени, Новоселицы, Волочискъ, и простирается на нѣкоторую часть линіи Казатинъ-Граево.

Этотъ районъ охватываетъ губерніи: западную часть Херсонской губ., всю Бессарабскую, всю Каменецъ-Подольскую и часть Кіевской и Волынской.

За предѣлами этого района находятся станціи, на которыхъ преобладаетъ керосинъ, идущій не изъ Одессы, а съ волжскихъ пристаней или со станцій Владикавказской и Закавказской жел. дорогъ. Однако и въ этой части района встрѣчаются станціи, для которыхъ Одесса играетъ роль главной отправительницы.

Кромѣ того одесскій керосинъ, не играя уже, конечно, первенствующей роли, поступаетъ на нѣкоторыя станціи Привислинскихъ, С.-Петербурго-Варшавской, Варшаво-Вѣнской и нѣк. др. дорогъ.

Предѣлы распространенія одесскаго керосина не остаются, конечно, неподвижными. На нѣкоторыхъ изъ указанныхъ выше линіяхъ преобладающимъ продуктомъ является иногда одесскій, иногда волжскій керосинъ. Бывали года, когда одесскій керосинъ распространялся нѣсколько далѣе указанныхъ предѣловъ.

*) Въ частности за послѣдніе три года вывезено: въ 1900 г.—$3.690,_9$ тыс. п., въ 1901 г.—$3.254,_8$ т. п., въ 1902 г.—$4.122,_2$ т. п. Цифры вывоза до 1889 г. взяты изъ сводной статистики минист. фин., а за послѣдн. 4 года изъ статистическихъ отчетовъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Такое расширеніе одесскаго района замѣчается обыкновенно въ направленіи къ сѣверо-западу, по линіи Казатинъ-Граево. Сравнительно мало измѣненій претерпѣваютъ вѣтви, находящіяся къ востоку отъ линіи Одесса-Казатинъ. Расширеніе и сокращеніе сферы распространенія вывозимаго изъ Одессы керосина объясняется, конечно, состояніемъ цѣнъ на этотъ продуктъ. Въ районѣ, гдѣ одесскій керосинъ не можетъ играть первенствующей роли, но гдѣ онъ тѣмъ не менѣе находитъ себѣ сбытъ, конкурируя съ керосиномъ, идущимъ съ Волги и со станцій Владикавказской желѣзной дороги, иногда бываетъ выгоднѣе получать керосинъ изъ Одессы.

При обычныхъ условіяхъ одесскій керосинъ не въ состояніи конкурировать съ идущимъ съ Волги, такъ какъ цѣны на керосинъ въ Одессѣ стоятъ всегда выше, чѣмъ, напр., въ Царицынѣ, и притомъ настолько выше, что разница эта выше разницы, въ провозной платѣ отъ Царицына и отъ Одессы до мѣстъ, лежащихъ внѣ указанныхъ выше предѣловъ. Даже на тѣхъ станціяхъ Юго-Западн. жел. дорогъ, гдѣ одесскій керосинъ составляетъ главную массу поступающаго въ склады керосина, не рѣдки случаи полученія керосина съ Волги и со ст. Владикавказской дороги. Но иногда цѣна на керосинъ въ Царицынѣ поднимается такъ высоко, что она вмѣстѣ со стоимостью провоза оказывается во всемъ районѣ выше той, за какую можно было-бы имѣть одесскій керосинъ, болѣе дорогой, но допускающій болѣе дешевую перевозку. Въ такихъ случаяхъ одесскій керосинъ имѣетъ нѣкоторое время нѣсколько болѣе широкое распространеніе.

Изъ станцій, пользующихся, главнымъ образомъ, одесскимъ керосиномъ, наиболѣе крупными получателями являются города Кишиневъ, Тирасполь, Бендеры, Бердичевъ, Балта. За послѣдніе четыре года въ эти города доставлялось керосина:

Годы	Кишин.	Тирасп.	Бендеръ	Бердич.	Балта	Умань
	п у д о в ъ					
1899	186.995	41.571	47.164	226.646	36.492	72.896
1900	178.664	39.715	53.435	256.595	33.270	66.677
1901	209.843	50.475	51.459	289.723	38.256	94.843
1902	269.904	50.890	54.059	203.727	42.991	104.269

На 159 станціяхъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ находятся склады для нефтяныхъ грузовъ, принадлежащихъ разнымъ лицамъ, занимающимся торговлею керосиномъ и маслами, между прочимъ и Удѣльному вѣдомству. Всѣхъ хранилищъ на станціяхъ дорогъ 166. Большая часть ихъ предназначена для керосина. Вмѣстимость резервуаровъ обыкновенно равняется 1.200 пудовъ, болѣе крупные резервуары имѣются только на ст. Одесса, Кіевъ, Брестъ и Бердичевъ. Землю для складовъ владѣльцы ихъ арендуютъ въ большинствѣ случаевъ у желѣзной дороги; только на 32 станціяхъ земля арендуется у частныхъ лицъ, а въ Проскуровѣ складъ находится на собственной землѣ владѣльца. Склады на станціяхъ обслуживаютъ находящіеся вблизи нихъ города и селенія.

Что касается потребленія керосина городомъ Одессою, то установить точнымъ образомъ размѣры его, не имѣя данныхъ относительно оборотовъ складовъ, нѣтъ никакой возможности. Разница между ввезеннымъ и вывезеннымъ количествами продукта соотвѣтствуетъ только запасамъ, ежегодно остающимся на складахъ въ Одессѣ. Разница эта по годамъ такъ сильно колеблется *), что принимать ее хотя бы приблизительно равной потребляемому Одессою количеству керосина нельзя. Но если мы возьмемъ среднюю цифру остатковъ за пятилѣтіе 1898—1902 г.г. и примемъ ее за годовое потребленіе керосина Одессою и близъ лежащими селеніями, то это количество придется принять равнымъ приблизительно 900 тыс. пудовъ.

Нефтяные остатки обыкновенно транспортируются въ Одессу Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли на своихъ наливныхъ пароходахъ. Получателемъ этихъ грузовъ является Общество

*) Остатки на складахъ за послѣднія 15 лѣтъ представляютъ слѣдующ. таблицу:

Годъ	Остатокъ	Годъ	Остатокъ
Въ 1888 г.	0,7	Въ 1896 г.	1,8
„ 1889 „	0,9	„ 1897 „	0,7
„ 1890 „	0,9	„ 1898 „	0,6
„ 1891 „	1,6	„ 1899 „	1,0
„ 1892 „	0,7	„ 1900 „	0,3
„ 1893 „	1,2	„ 1901 „	1,0
„ 1894 „	1,3	„ 1902 „	1,6
„ 1895 „	0,1		

„Русскій Стандардъ“; (нѣкоторое время мазутъ получала также фирма Китоверъ и Дынинъ). Выгрузка мазута производится, какъ мы уже говорили, на нефтяной гавани. Здѣсь у основанія Нефтяного мола, находится мазутный складъ Общества „Русскій Стандардъ“, состоящій изъ 6 резервуаровъ для мазута, общей емкостью въ 925.000 п., 1 разливного бака на 15 тыс. пудовъ и 1 вагоннаго—на 11½ т. п. Къ складу подходятъ пути желѣзной дороги, по которымъ подаются вагоны для нагрузки. Тутъ-же производится разливъ мазута въ боченки (вмѣстимостью ведеръ по 40) для отправки въ городъ. Для передачи мазута, выгружаемаго съ пароходовъ, на склады, къ нимъ отъ оконечности мола проведена труба. По этой трубѣ пропускается въ 7 или 8 часовъ около 100.000 пудовъ товару. Складъ соединенъ трубами съ двумя паровыми мельницами, потребляющими мазутъ. Количество товара, находящагося одновременно на складахъ, колеблется въ предѣлахъ отъ 120.000 п. до 925.000 п. За наемъ земли подъ резервуары Общество выплачиваетъ министерству путей сообщенія по 5 руб. съ квадр. саж., а подъ трубопроводъ—по 4 рубля съ пог. сажени.

Стоимость доставки мазута наливными пароходами Русскаго Общества Пароходства и Торговли опредѣляется въ настоящее время въ 2 к. съ пуда. Такой фрахтъ оказывается сильно понизившимся сравнительно съ фрахтами, существовавшими еще въ 1899 году, когда за провозъ пуда нефти остатковъ платили 4½—5½ коп. Страховка мазута въ пути производится на тѣхъ же условіяхъ, что и страховка керосина: Русское Общество Пароходства и Торговли взимаетъ съ Общества „Русскій Стандардъ“ по 30 коп. со 100 рублей стоимости груза.

Нефтяные остатки доставляются въ Одессу, какъ мы уже говорили, въ весьма ограниченномъ количествѣ. Лѣтъ десять тому назадъ считалось возможнымъ широкое развитіе торговли мазутомъ въ Одессѣ, но возлагавшіяся въ этомъ отношеніи надежды совершенно не оправдались. Первые опыты примѣненія жидкаго топлива сдѣланы были въ 86 г. сахаро-рафинаднымъ заводомъ Бродскаго. Потребленіе имъ мазута доходило иногда до 700 тыс. пуд. въ годъ. Но въ 1899 г. этотъ заводъ перешелъ вновь на угольное отопленіе, такъ какъ поставщиками угля ему предложены были льготныя условія:—расплата за топливо съ пуда произведеннаго товара.

Въ 1892 г. Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ (составлявшее тогда одну компанію съ Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли) предполагало ввести отопленіе паровозовъ и пароходовъ нефтяными остатками. Основываясь, главнымъ образомъ, на этомъ, протоколъ совѣщанія по вопросу объ оборудованіи нефтяной гавани въ 1892 г. высказывалъ предположеніе, что „нефтяные остатки, какъ топливо, имѣютъ для Одессы и для ея района громадную будущность". Но Юго-Западныя желѣзныя дороги до сихъ поръ не перешли на нефтяное отопленіе, такъ какъ мазутъ оказывается для нихъ сравнительно дорогимъ топливомъ. Каменный уголь, доставляемый имъ на довольно льготныхъ условіяхъ, обходится всего въ 14,2 коп. за пудъ съ доставкой на мѣсто, между тѣмъ какъ пудъ мазута въ Одессѣ не бываетъ дешевле 26 коп. за пудъ на складѣ. Изъ пароходовъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, приписанныхъ къ одесскому порту, лишь очень немногіе отапливаются мазутомъ, а именно—„Синеусъ", „Рюрикъ" и „Святославъ". Кромѣ того, нефтяное отопленіе примѣняется еще на одномъ только пароходѣ Манташева „Боржомъ". Для всѣхъ этихъ пароходовъ остатки закупаются не въ Одессѣ, а непосредственно въ Новороссійскѣ у Общества „Русскій Стандардъ". Въ одесскомъ портѣ большинство судовъ отапливается англійскимъ углемъ, который при хорошемъ качествѣ отличается сравнительной дешевизной (для пароходовъ) и является серьезнымъ конкурентомъ другимъ видамъ топлива.

Съ 1891 г. на нефтяное отопленіе перешла крупнѣйшая на югѣ Россіи паровая мельница Вейнштейна. Потребленіе ею мазута, по показаніямъ г. управляющаго, выражается въ слѣдующихъ цифрахъ: въ 1899 г.—130 т. п., 1900—133 т. п. и 1901 г.—148 т. п. Завѣдующіе предпріятіемъ находятъ нефтяное отопленіе не только болѣе удобнымъ въ техническомъ и гигіеническомъ отношеніяхъ, но и болѣе дешевымъ. Стремясь къ расширенію потребленія мазута въ Одессѣ, общество „Русскій Стандардъ" предлагаетъ промышленнымъ заведеніямъ льготныя условія по доставкѣ товара. Оно беретъ на себя доставку мазута, устройство нефтепроводовъ и отпускаетъ остатки по возможно болѣе дешевой цѣнѣ (въ 1902 г.—по $25^1/_2$ к. за пудъ). Для мельницы Вейнштейна, находящейся въ предмѣстьи Пересыпь, вблизи нефтяной гавани и склада „Русскаго Стандарда",

удобство нефтяного отопленія увеличивается тѣмъ, что доставка мазута производится съ большой быстротой по нефтепроводу, непосредственно изъ резервуаровъ склада. Съ 1902 г. перешла на жидкое топливо находящаяся въ аналогичныхъ-же условіяхъ паровая мельница Анатра, къ которой такъ-же проведенъ нефтепроводъ. Болѣе или менѣе крупными потребителями жидкаго топлива являются, кромѣ того, мыловаренный заводъ Санценбахера, находящійся недалеко отъ Пересыпи, на Приморской улицѣ, и потребляющій въ годъ 30.000 пудовъ, и фабрика французской ваксы бывш. Жако, которая впродолженіе послѣднихъ шести лѣтъ расходовала до 10.000 пуд. въ годъ. Пивоваренный заводъ Южно-Русскаго Общества отапливается мазутомъ только въ зимніе мѣсяцы и тратитъ (по показанію г. директора) около 3.000 п. въ годъ. Нефтяными остатками пользуются также университетъ, гостинница „Грандъ-Отель", городской театръ, мелкіе заводы искуственныхъ минеральныхъ водъ, электрическія станціи (въ очень огранич. количествѣ).

Для переработки въ масла на различные заводы отпускается складомъ Общества „Русскій Стандардъ" около 120 т. п. товара въ годъ.

Доставка мазута въ Одессу, доходившая въ 1898 году до $1.753,_8$ т. п., начиная съ 1899 г., т. е. со времени перехода сахаро-рафинаднаго завода Бродскаго на угольное отопленіе, значительно сократилась и въ 1901 г. равнялась лишь 904 т. п., а въ 1902 г.—924 т. п. Вывозъ изъ Одессы на станціи Юго-Западныхъ и другихъ дорогъ составлялъ за 1899 г.—$195,_5$ т. п., 1900—184 т. п., 1901—$113,_4$ т. п. и въ 1902 г.—$177,_4$ т. п.

Цѣны на мазутъ, начиная съ 1897 г., колебались слѣдующимъ образомъ:

1897 г. . . .	26—27	к. за пудъ.	
1898 „ . . .	28—29	„ „	
1899 „ . . .	30—32	„ „	(на складѣ О-ва „Рус. Ст."—32 к.)
1900 „ . . .	32—33½	„ „	(„ „ „ „ „ —29 „)
1901 „ . . .	33—35	„ „	(„ „ „ „ „ —29 „)
1902 „ . . .	31—32	„ „	(„ „ „ „ „ —28 „)

Что касается сырой нефти, то она доставляется въ Одессу въ самомъ ограниченномъ количествѣ, а въ нѣкоторые года доставокъ ея вовсе не бываетъ. Лишь изрѣдка (1896 г.) количество вывезенной въ Одессу нефти достигало 50 тыс. пуд.

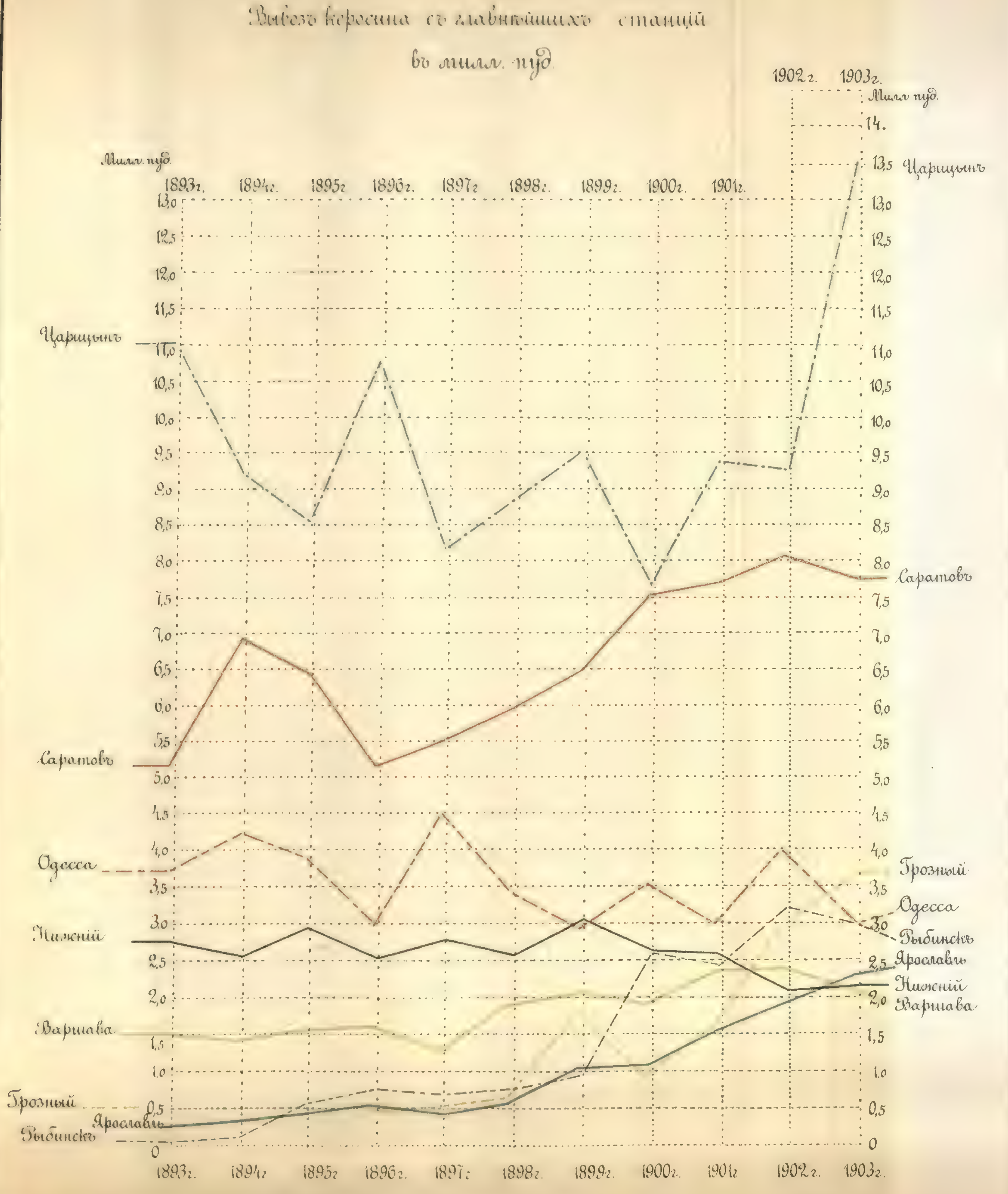
Содержаніе послѣднихъ главъ имѣло цѣлью дать характеристику дѣятельности наиболѣе важныхъ пунктовъ отправленія нефтяныхъ грузовъ, какъ на Волгѣ и ея пристаняхъ, такъ и на моряхъ Каспійскомъ и Черномъ.

Въ вопросѣ о потребленіи нефтяныхъ продуктовъ путь и условія передвиженія ихъ отъ производителя къ потребителю имѣютъ слишкомъ большое значеніе, и потому мы считаемъ полезнымъ дать сводку данныхъ предыдущихъ главъ, причемъ съ большей, чѣмъ въ этихъ главахъ, подробностью остановимся на анализѣ данныхъ объ относительномъ значеніи разныхъ пунктовъ отправленія нефтяныхъ грузовъ и на измѣненіяхъ этого значенія во времени.

Главными вывозными пунктами *керосина* для Е.-Россіи являются г.г. Царицынъ, Нижній, Саратовъ, Ярославль, Рыбинскъ, Одесса, Варшава и Грозный. Слѣдующая таблица и діаграмма № 7 показываютъ намъ вывозъ за послѣднее десятилѣтіе.

Вывозъ керосина съ главнѣйшихъ станцій (въ тыс. пуд.)

Годы: / Изъ	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Царицына . . .	11.127	9.211	8.601	10.708	8.255	8.942	9.619	7.874	9.482	9.356	13.754
Нижняго	2.774	2.612	2.903	2.662	2.843	2.775	3.193	2.721	2.621	2.226	2.239
Саратова	5.214	6.929	6.562	5.326	5.662	6.003	6.535	7.693	7.736	8.244	7.848
Ярославля . . .	325	358	483	526	468	694	1.208	1.228	1.646	1.834	2.371
Рыбинска	75	133	610	734	691	725	1.088	2.711	2.588	3.253	3.075
Одессы	3.718	4.317	3.933	3.174	4.627	3.589	3.005	3.691	3.285	4.128	3.186
Варшавы	1.570	1.480	1.678	1.617	1.329	1.828	2.118	1.960	2.415	2.432	2.269
Грознаго	—	61	—	536	586	768	1.787	1.006	1.650	3.009	3.600



Діаграмма №7.
Вывозъ керосина съ главнѣйшихъ станцій
въ милл. пуд.
Милл. пуд.
1893г. 1894г. 1895г. 1896г. 1897г. 1898г. 1899г. 1900г. 1901г. 1902г. 1903г.
Царицынъ
Саратовъ
Одесса
Нижній
Варшава
Грозный
Ярославль
Рыбинскъ



Относительное значеніе каждаго изъ перечисленныхъ въ таблицѣ пунктовъ выясняется изъ слѣдующихъ цифръ, выражающихъ средній годичный вывозъ за десятилѣтіе:

Пункты вызова	Средн. ежег. вывозъ въ тыс. пуд.
Царицынъ . . .	9.580
Нижній	2.679
Саратовъ	6.854
Ярославль . . .	1.082
Рыбинскъ . . .	1.561
Одесса	3.693
Варшава	1.916
Грозный	1.300

Главнѣйшими распредѣлителями керосина для Е.-Россіи являются г.г. Царицынъ и Саратовъ; они, какъ видно изъ таблицы, концентрируютъ почти половину всего вывоза. Значеніе въ этомъ отношеніи остальныхъ пунктовъ сравнительно не велико, если не считать Одессы и Н.-Новгорода, сколько нибудь еще выдѣляющихся въ роли распредѣлителей керосина, то размѣры вывоза изъ остальныхъ пунктовъ (Нижній, Ярославль, Рыбинскъ, Варшава, Грозный) въ среднемъ за десятилѣтіе мало чѣмъ отличались другъ отъ друга.

Слѣдующія данныя средняго вывоза по пятилѣтіямъ показываютъ намъ колебаніе во времени вывоза керосина изъ перечисленныхъ пунктовъ:

Пункты отправленія	Средній вывозъ въ тыс. пуд.		Разница между двумя пятилѣтіями	
	1-е пятилѣтіе	2-е пятилѣтіе	Вывозъ 2-го пятилѣтія больше (+) или меньше (—) 1-го (въ тыс. пуд.	Въ % къ вывозу за 1-е пятилѣтіе
Царицынъ . .	9.143	10.017	+0.874	+9.5
Нижній . . .	2.759	2.600	—0.159	—5,7
Саратовъ . .	6.096	7.611	+1.515	+24.8
Ярославль . .	0.506	1.675	+1.169	+231
Рыбинскъ . .	0.578	2.543	+1.965	+340
Одесса . . .	2.928	3.459	+0.531	+18,1
Варшава . .	1.586	2.245	+0.659	+41,6
Грозный . .	0.390	2.210	+1.820	+467

Въ противуположность нефти (см. ниже), вывозъ керосина изъ главнѣйшихъ распредѣлительныхъ пунктовъ—Саратова и Царицына—не только не уменьшился, но, мало того, перечисленныя въ таблицѣ пристани и во 2-ое пятилѣтіе сумѣли удержать то-же самое первенствующее мѣсто, какое они имѣли въ 1-ое пятилѣтіе; но уже аналогично съ нефтью,—по размѣру возрастанія изъ нихъ вывоза,—они значительно отстаютъ отъ Ярославля и Рыбинска: въ то время какъ вывозъ керосина изъ Ярославля возросъ на 231%, изъ Рыбинска—340%, вывозъ изъ Царицына только на—9,5%, а изъ Саратова на—24,8%, (тоже можно сказать и про Грозный, дающій громадное возрастаніе вывоза). Повторяемъ, относительное значеніе большинства перечисленныхъ пунктовъ въ отношеніи распредѣленія керосина почти одинаково какъ въ 1-мъ, такъ и 2-мъ пятилѣтіи.

Нижеприведенная таблица знакомитъ съ колебаніями вы-

воза за каждый изъ отдѣльныхъ годовъ десятилѣтія; въ ней цифры вывоза 1898 г. приняты за 100.

Пункты отправленія	Годы:										
	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Царицынъ	124,1	103	92,2	119,8	92,3	100	107,6	88	108	101,6	153,8
Нижній .	100	94,1	101,6	96	102,5	100	115,4	98,1	94,5	80,5	81,1
Саратовъ .	86,9	115,4	109,3	88,7	94,3	100	108,9	128,1	128,9	137,3	130,7
Ярославль	18,2	51,6	69,6	75,8	67,5	100	174,1	177,0	251,3	261	341,2
Рыбинскъ	8,4	18,4	84,2	101,3	95,4	100	150,1	374,1	358,4	148,7	424,2
Одесса	103,6	120,0	109,6	88,5	128,9	100	86,0	102,8	91,5	115,0	88,8
Варшава .	85,2	81,0	91,8	88,5	72,7	100	115,5	107,3	133,8	133,0	124,2
Грозный .	—	8,1	—	69,5	77,7	100	234,0	131,0	215,0	403,0	477,1

Какъ видимъ, постоянство пониженія вывоза начинается въ Нижнемъ съ 1900 г., рѣзкое же увеличеніе его изъ Рыбинска и Ярославля—съ 1899 г. (вообще же, возрастаніе вывоза изъ этихъ послѣднихъ пристаней шло, не ослабѣвая съ первыхъ лѣтъ десятилѣтія). Вывозъ изъ остальныхъ городовъ сколько нибудь замѣтныхъ въ ту или другую сторону колебаній не испытываетъ.

Главнѣйшими распредѣлителями *нефти* и *нефтяныхъ остатковъ* для всей Россіи являются, какъ извѣстно, г.г. Царицынъ, Н.-Новгородъ, Саратовъ, Ярославль и Рыбинскъ. Слѣдующая таблица знакомитъ насъ съ вывозомъ за послѣднее десятилѣтіе.

Вывозъ нефти и нефт. остатковъ съ главнѣйшихъ станцій (въ тыс. пудовъ):

Годы: / Изъ	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Царицына .	9.219	10.728	9.588	7.412	12.447	12.136	6.548	6.240	6.383	6.691	9.232
Нижняго .	21.172	16.046	15.706	18.657	28.922	24.027	20.361	23.298	26.749	27.179	25.661
Саратова .	7.503	12.119	13.550	14.822	14.318	14.253	15.699	16.119	16.441	17.439	14.747
Ярославля .	6.392	9.208	13.430	15.382	13.591	16.549	25.524	25.890	23.918	22.082	28.131
Рыбинска .	42	1.615	3.912	6.066	3.998	1.898	8.545	16.577	15.339	14.439	16.999

Тѣ-же данныя представлены на діаграммѣ № 8.

Приведенная таблица даетъ намъ возможность выяснить относительное значеніе каждаго изъ перечисленныхъ въ ней пунктовъ, для чего опредѣляемъ величину ежегоднаго вывоза въ среднемъ за десятилѣтіе:

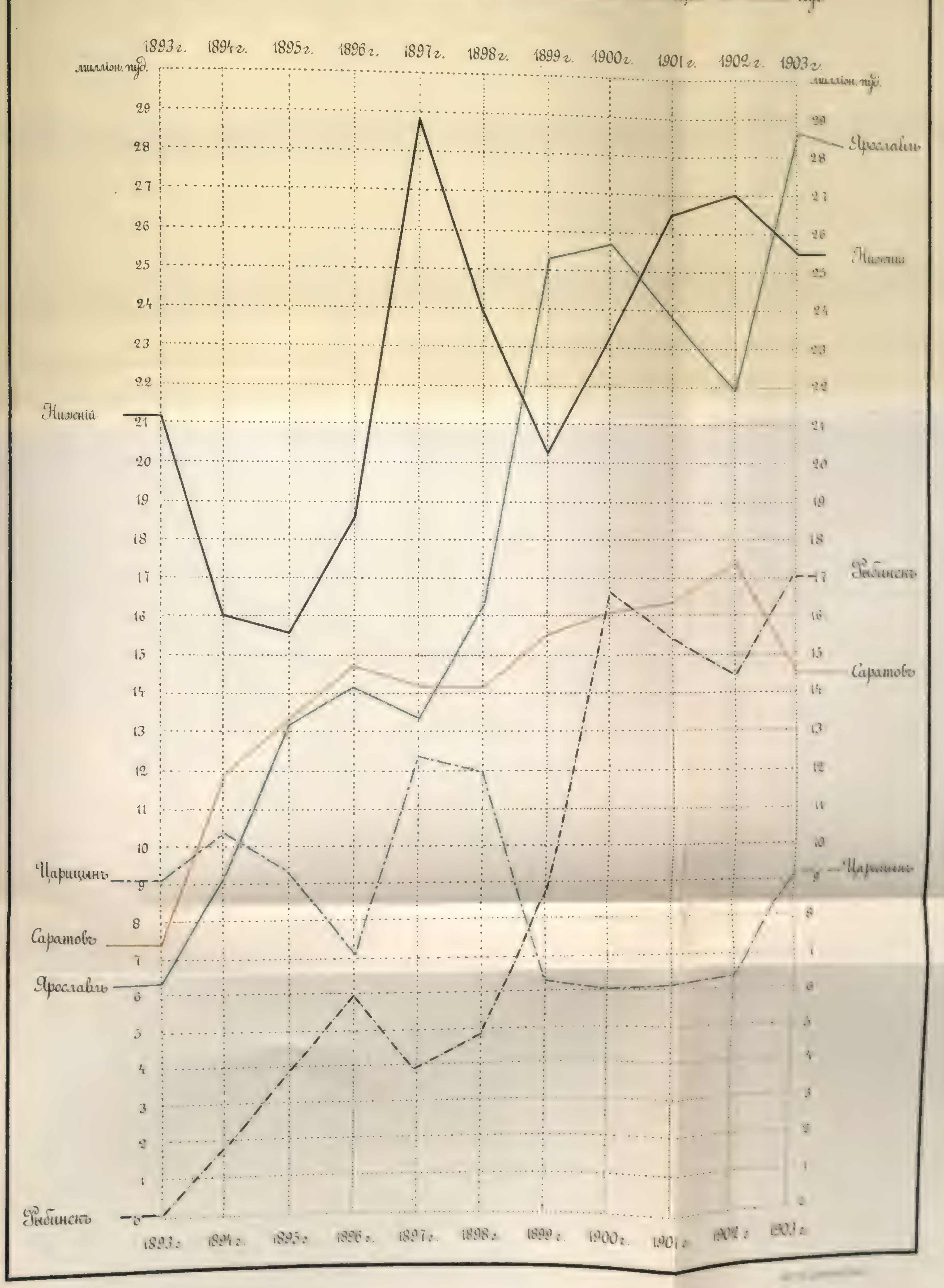
Пункты отправленія	Средній ежегодный вывозъ въ (тыс. пуд.)
Царицынъ . . .	8.743
Нижній	22.661
Саратовъ	14.953
Ярославль . . .	19.373
Рыбинскъ . . .	9.239

Такимъ образомъ, за послѣднее десятилѣтіе главнѣйшая роль въ распредѣленіи нефти и нефтяныхъ остатковъ принадлежала Н.-Новгороду, затѣмъ Ярославлю, Саратову и, наконецъ, Рыбинску и Царицыну; при этомъ, какъ можно видѣть, вывозъ изъ послѣднихъ двухъ пунктовъ почти вдвое ниже, чѣмъ изъ остальныхъ трехъ.

Однако, значеніе каждаго изъ перечисленныхъ городовъ, какъ распредѣлителей, въ различные періоды десятилѣтія не было одинаково: оно испытало серьезныя, какъ увидимъ, измѣненія. Пристани, игравшія въ вывозѣ нефти первенствующую роль въ первое пятилѣтіе, во второе—были отодвинуты на 2-ой планъ; такъ случилось, напр., съ Н.-Новгородомъ, уступившимъ свое первенство Ярославлю, который въ 1-ое пятилѣтіе занималъ лишь третье мѣсто. Все сказанное иллюстрируемъ цифровыми данными, представляющими величины средняго вывоза нефти и нефтяныхъ остатковъ, отдѣльно для 1-го и 2-го пятилѣтій.

Діаграмма №8.

Вывозъ нефти и нефтян. остатковъ съ главнѣйшихъ станцій въ милл. пуд.





Пункты отправленія	Средній вывозъ въ тыс. пуд.		Разница между двумя пятилѣтіями	
	За 1-е пятилѣтіе	За 2-е пятилѣтіе	Вывозъ 2-го пятилѣтія больше (+) или меньше (—) 1-го (въ тыс. пуд.)	Въ % къ вывозу за 1-е пятилѣтіе
Царицынъ . .	10.468	7.019	—3.449	—32,1
Нижній . . .	20.672	24.650	+3.978	+19,2
Саратовъ . .	13.818	16.089	+3.271	+23,6
Ярославль . .	13.632	25.115	+11.483	+84,2
Рыбинскъ . .	4.098	14.380	+10.282	+264,2

Приведенная таблица даетъ, какъ нельзя болѣе ясную, картину той торговой эволюціи, какую переживало за послѣднее десятилѣтіе Поволжье; изъ нея видно, что центръ тяжести торговли нефтью и нефтяными остатками съ низовьевъ и средней Волги перенесся на ея верховья: поскольку колоссально возрастанье вывоза изъ такихъ г.г., какъ Рыбинскъ (почти втрое) и Ярославль (84%), постольку оно сравнительно незначительно въ Нижнемъ (19,2%), Саратовѣ (23,6%), а въ Царицынѣ наблюдалось даже уменьшеніе вывоза почти на 20%.

Болѣе детальныя данныя объ измѣненіи торговаго значенія перечисленныхъ городовъ приводимъ въ слѣдующихъ двухъ таблицахъ: первая изъ нихъ знакомитъ съ ежегодными колебаніями вывоза нефти и нефтяныхъ остатковъ въ %% къ вывозу каждаго предыдущаго года; во второй—вывозъ каждаго изъ отдѣльныхъ годовъ десятилѣтія сравнивается съ вывозомъ одного изъ наиболѣе типичныхъ годовъ.

Пункты назначенія	Годы:									
	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Царицынъ . .	+16,3	—10,6	—22,3	+67,2	—2,5	—16,0	—1,7	—2,3	+4,8	+38
Нижній . .	—21,2	—2,1	+18,1	+55	—16,8	—15,2	+11,6	+11,8	+1,6	—5,6
Саратовъ . . .	+61,5	+11,8	+9,4	—3,2	—0,7	+10,1	+2,4	+2,0	+6,0	—15,4
Ярославль . .	+11,0	+15,8	+11,5	—11,6	+21,7	+54,2	+1,4	—7,5	—7,8	+27,4
Рыбинскъ . .	+371,0	+14,2	+55	—31,1	+22,5	+71,4	+81	—7,5	—5,8	+17,7

Цифры таблицы свидѣтельствуютъ, что поворотъ, перемѣстившій центръ тяжести вывоза нефти изъ Царицына и Нижняго въ Рыбинскъ и Ярославль, особенно замѣтно проявился съ 1898—1899 г.г.; начиная съ этого времени наблюдается особенно сильное уменьшеніе вывоза изъ Царицына и Нижняго и возрастаніе его для Рыбинска и Царицына. Что отмѣченныя измѣненія въ вывозѣ не были временными и случайными, можно видѣть изъ другой таблички, въ которой вывозъ 1898-го г., какъ наиболѣе типичнаго и въ то же время являющагося какъ-бы границей между двумя пятилѣтіями, принятъ за 100:

Пункты отправленія	Г о д ы:										
	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Царицынъ .	76	92,5	79	61,3	102,6	100	53,8	51,4	52,6	55,1	76,1
Нижній . .	84,3	66,8	65,4	77,6	120,4	100	84,7	95,1	111,3	113,1	106,8
Саратовъ. .	52,6	85,0	95	104	100,6	100	110,1	113,1	115,2	122,3	103,4
Ярославль .	38,6	55,6	81,1	92,8	82,1	100	154,2	156,4	144,7	133,1	169,8
Рыбинскъ .	0,8	33,0	79,9	123,8	81,6	100	174,5	338,5	313,2	294,7	347,1

Только намѣтившіяся съ 1898 г. измѣненія въ вывозномъ значеніи каждаго изъ перечисленныхъ пунктовъ вовсе не были случайными; эти измѣненія проходятъ красной нитью и въ большинствѣ послѣдующихъ лѣтъ. Такъ, начавшееся въ Царицынѣ въ 1898 г. уменьшеніе вывоза нефт. остатковъ дошло въ 1899 г. до почти двойного уменьшенія его, сравнительно съ предшествующими годами; затѣмъ, во все послѣдующее время вывозъ нефти изъ Царицына такъ и оставался почти на одномъ и томъ-же уровнѣ.

Начавшееся съ 1898 г. уменьшеніе вывоза изъ Нижняго только съ 1901 г. начало превышать размѣры его бывшіе въ 1898 году, да и то—незначительно. Въ свою очередь, Саратовъ за все время не испытывалъ сколько нибудь рѣзкихъ колебаній въ вывозѣ; вывозъ изъ Саратова оставался постояннымъ, съ небольшимъ изъ года въ годъ увеличеніемъ (исключая 1903 г.).

Обратную картину развитія, сравнительно съ Царицынымъ и Нижнимъ, даютъ Ярославль и Рыбинскъ: въ общемъ для нихъ наблюдается постепенное возрастаніе вывоза, но степень его различна для 1-го и 2-го пятилѣтій. Возрастаніе вывоза изъ Ярославля и Рыбинска слабѣе проявлялось въ теченіе 1-го пятилѣтія; начиная же съ 1899 г., темпъ возрастанія начинаетъ рѣзко мѣняться и только съ 1901 г. величина вывоза изъ этихъ городовъ перестаетъ такъ сильно возрастать, становясь болѣе или менѣе устойчивой.

ГЛАВА VI.

ГЛАВНѢЙШІЕ ПУНКТЫ НАЗНАЧЕНІЯ НЕФТИ И НЕФТЯНЫХЪ ПРОДУКТОВЪ.

Москва—Варшава.

Описывая главнѣйшіе пункты отправленія нефтяныхъ грузовъ, мы говорили, какіе районы обслуживаетъ каждый изъ этихъ пунктовъ, указывали на главнѣйшія станціи назначенія. Конечно, не всегда возможно точно опредѣлить роль того или иного пункта,—сказать, что Москва или Варшава пункты назначенія, а Одесса—пунктъ отправленія, но въ общей картинѣ передвиженія нефтяныхъ грузовъ по Россіи вырисовываются нѣсколько пунктовъ, представляющихъ интересъ исключительно въ качествѣ крупныхъ потребителей жидкаго топлива или керосина. Для нефтяныхъ остатковъ эти станціи назначенія указываютъ на промышленныя мѣста Россіи. О потребленіи топлива этими районами мы будемъ говорить во второй части книги и, насколько позволяетъ намъ матеріалъ, будемъ говорить объ этомъ подробно; здѣсь же мы отмѣтимъ только важнѣйшія мѣста назначенія для того, чтобы показать ростъ потребленія нефти и нефтяныхъ остатковъ, а также ростъ потребленія керосина за десятилѣтній періодъ. Таблицы, показывающія ежегодное полученіе этихъ грузовъ той или иной станціей, приведены нами въ приложеніи № 15. Тамъ перечислены всѣ станціи по порядку дорогъ, получившія не менѣе 100 тыс. пуд. нефти и нефтяныхъ остатковъ и не менѣе 50 тыс. пуд. керосина. Повторяемъ, мы не будемъ здѣсь перечислять всѣ эти станціи, а выдѣлимъ лишь важнѣйшія и притомъ покажемъ полученіе этими станціями въ среднихъ числахъ по пятилѣтіямъ; полученіе за 1903 г. мы не отмѣчаемъ, такъ какъ за этотъ годъ есть данныя о полученіи лишь съ волжскихъ пристаней, а не со всѣхъ станцій, вслѣдствіе чего нельзя характеризовать вполнѣ роль указанныхъ станцій назначенія въ 1903 году.

Главнѣйшими станціями полученія нефти и нефтяныхъ остатковъ являются слѣдующія:

Какой дороги	Станціи	Получалось въ среднемъ ежегодно за пятилѣтіе 1893—1897 гг.	Получалось въ среднемъ ежегодно за пятилѣтіе 1898—1902 гг.
Николаевской . . .	С.-Петербургъ . .	3.371,9	9.857,9
Моск.-Яросл.-Архан.	Иваново	4.191,5	5.984,1
Николаевской . . .	Колпино		2.849,7
Балтійской	Тосно . . .	1.273,0	2.342,8
Москов.-Казанской .	Люберцы	—	519,0
Николаевской . . .	Тверь	147,2	991,1
Московско-Курской .	Серпухово	1.628,7	2.341,3
Москов.-Нижегор. .	Орѣхово . . .	2.714,5	2.291,7
„ . .	Глухово	1.285,4	1.849,7
Моск.-Яросл.-Архан.	Вичуга	856,8	1.577,0
„	Щелково	856,4	1.530,8
М.-Козл.-Ворон. . .	Кіевъ	168,9	1.066,5
Николаевской . . .	Бологое	—	1.106,5
Московско-Казанск.	Озеры	908,8	1.153,5
Самаро-Златоуст. .	Оренбургъ	256,4	722,5
Моск.-Яросл.-Архан.	Середа.	682,1	1.006,9
Москов.-Казанской .	Егорьевскъ . . .	450,5	1.110,8
Моск.-Яросл.-Архан.	Карабаново . . .	957,0	1.032,2
„	Мытищи	161,6	801,4
Риго-Орловской . . .	Брянскъ	936,7	1.811,2
Моск.-Яросл.-Архан.	Горкино.	130,0	606,0

Какой дороги	Станціи	Получалось въ среднемъ ежегодно за пятилѣтіе 1893—1897 гг.	Получалось въ среднемъ ежегодно за пятилѣтіе 1898—1902 гг.
Моск.-Яросл.-Архан.	Шуя	221,8	532,8
„	Бараново	780,5	822,9
„	Пушкино	431,0	664,0
Юго-Восточной . .	Воронежъ	349,7	328,6
Московъ.-Нижегор. .	Богородскъ . . .	1.150,4	635,6
Моск.-Яросл.-Архан.	Тейково	—	322,4
Сызрано-Вяземской .	Тула	743,7	891.9
Моск.-Яросл.-Архан.	Кохма	363,0	534,1
Московско-Курской .	Подольскъ	338,2	639,2
Московско-Казанск. .	Раменское	542,4	645,8
Москов.-Нижегор. .	Ундолъ	267,6	574,3
Николаевской . . .	Химки	612,2	614,4
Московско-Казанск. .	Коломна	297,5	180,9
Рязанско-Уральской	Платоновка . . .	331,5	192,6
Москов.-Нижегор. .	Павлово	213,3	361,1
Москов.-Казанской .	Хорлово	308,1	394.8
Моск.-Кіево-Ворон. .	Конотопъ	—	471,9
Риго-Орловской . .	Орелъ	—	721.9
„	Москва	20.826,0	29.912,9

Изъ всѣхъ крупныхъ станцій назначенія выдѣляется по своему значенію для нефтяныхъ остатковъ Москва; поэтому мы и остановимся на ней съ большей подробностью.

Москва,

как столица съ сильно развитой промышленностью, благодаря сравнительной близости къ пристанямъ Волжскаго бассейна, къ станціямъ первоотправительницамъ нефтяныхъ грузовъ, издавна является крупной потребительницей жидкаго топлива.

Въ дѣлѣ снабженія Москвы первенствующая роль принадлежитъ Нижнему, за нимъ слѣдуетъ Ярославль, затѣмъ Саратовъ, Рязань, Царицынъ. Привозъ нефти и нефтяныхъ остатковъ въ Москву чрезъ эти пять пунктовъ во времени измѣнялся слѣдующимъ образомъ:

Годы	Привезено въ Москву (тыс. пуд.) чрезъ:						
	Нижній	Яросл.	Сарат.	Рязан.	Цариц.	Прочія станціи	Всего
1893	11.136	3.368	3.302	324	1.469	308	19.907
1894	6.621	5.051	3.853	324	1.615	540	18.024
1895	6.282	6.713	2.357	1.323	745	1.064	18.484
1896	7.493	7.172	1.728	2.936	238	1.379	21.246
1897	13.613	6.222	2.056	2.392	735	1.473	26.491
1898	11.785	7.251	2.000	1.880	1.892	1.328	26.136
1899	11.190	12.847	611	3.591	353	639	29.231
1900	13.628	12.081	808	3.412	44	1.292	31.265
1901	18.927	9.915	1.132	2.335	28	1.172	33.762
1902	15.500	7.400	1.664	3.500	75	1.028	29.167

Прилагаемая діаграмма № 9 показываетъ ввозъ въ Москву чрезъ эти пристани.

По пятилѣтіямъ роль пристаней измѣнялась такъ:

Привозилось ежегодно въ среднемъ:	Нижній		Яросл.		Сарат.		Рязан.		Цариц.		Проч. ст.		Всего
	т. п.	%	т. п.	%	т. п.	%	т. п.	%	т. п.	%	т. п.	%	
1893—1897	9.029	43,3	5.765	27,6	2.659	12,6	1.459	7,0	960	4,8	952	4,7	20.826
1898—1902	14.206	48,1	9.899	33,1	1.243	4,0	2.943	9,7	529	1,6	1.091	3,5	29.912

Изъ этой таблицы мы видимъ, что роль Саратова и Царицына въ дѣлѣ снабженія Москвы жидкимъ топливомъ сильно падаетъ.

Въ 1903 году привозъ съ Волжскихъ пристаней нефти и нефт. остатковъ въ Москву выражался въ слѣдующихъ количествахъ: доставлено тыс. пуд. изъ:

Батрак.	Кинеш.	Нижн.	Рязани	Рыбин.	Сарат.	Цариц.	Яросл.	Всего
5,8	18,6	13.485,7	8.346,4	2,4	1.114,7	55,6	8.701,6	31.730,8

Сдѣлокъ въ Москвѣ на годичную поставку нефтяныхъ остатковъ за послѣдніе годы совершается приблизительно на 90 милл. пуд., которые распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

для Владимирской губ. закупается приблиз. 16 милл.
„ Костромской . . . „ 5 „
„ Московской, Рязанской . „ 18 „
„ города Москвы . . . „ 28 „
„ желѣзныхъ дорогъ . . „ 25 „

Въ теченіе 1903 года въ Москвѣ торговали нефтяными продуктами слѣдующія фирмы: жидкимъ топливомъ—1) Т-во нефтяного производства бр. Нобель, 2) Общество „Мазутъ“, 3) Т-во С. М. Шибаевъ и К°., 4) Восточное Общество транспортированія кладей, 5) О-во „Ока“, 6) Волжско-Каспійское Общество, 7) Баронъ Дельвигъ и Чернонебовъ, 8) Шамси Асадуллаевъ, 9) И. Н. Теръ-Акоповъ, 10) К. А. Зиллеръ; керос.—1) Т-во бр. Нобель, 2) Общество „Мазутъ“, 3) Т-во С. М. Ши-

Діаграмма №9.



Привозъ нефти въ Москву въ 1893–1903 г.г.
миллион. пуд.
годы 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903
35 34 33 32 31 30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0
со всѣхъ станц.
Нижній
Ярославль
Саратовъ
Царицынъ
Рязань
проч. станц.
Ярославль
Рязань
Саратовъ
Царицынъ
через Нижній.
Со всѣхъ станцій.
" Ярославль
" Царицынъ.
через Саратовъ.
" прочія станціи.
" Рязань.



баевъ и К°., 4) Восточное Общество, 5) И. Н. Теръ-Акоповъ, 6) Т-во Русско-Американскаго нефтяного производства, 7) К. А. Зиллеръ, 8) Г. Волковъ; смазочными маслами— 1) Т-во Бр. Нобель, 2) Т-во С. М. Шибаевъ и К°., 3) Амд. по дѣламъ В. И. Рагозинъ и К°., 4) Т-во Русско-Американскаго нефтяного производства, 5) И. Н. Теръ-Акоповъ, 6) К. А. Зиллеръ, 7) Вакумъ-Оель и К°. и 8) Бр. Лалаевы.

Каждая изъ означенныхъ фирмъ имѣетъ въ Москвѣ для храненія слѣдующее количество резервуаровъ:

	Для нефтян. ост.		Для керосина		Для проч. нефтян. пр.	
	Рез.	Колич. пуд.	Рез.	Колич. пуд.	Рез.	Колич. пуд.
Т-во Бр. Нобель	11	1.075.000	6	450.000	2	25.000
О-во „Мазутъ“	7	350.000	5	650.000		
Т-во С. М. Шибаевъ и К°	1	150.000	1	200.000		
Волжско-Каспійск. О-во	1	75.000				
О-во „Ока“	4	450.000	1	200.000		
Восточное Общество	11	1.800.000	2	250.000		
Бар. Дельвигъ и Черноеб.	1	100.000				
Шамси Асадуллаевъ	1	150.000				
И. Н. Теръ-Акоповъ	1	30.000	1	10.000		
К. А. Зиллеръ	1	150.000	1	10.000		
Г. Волковъ			1	60.000		
Т-во Русск.-Амер. неф. пр.	4	500.000	1	100.000		

Перечисленныя хранилища расположены слѣдующимъ образомъ:

1. Т-ва Бр. Нобель: 1) собств. подъѣздной путь отъ Нижегородской и Курской ж. д. между Проломной и Рогожской заставами, 2) при Московско-Казанской жел. дор., у Симонова монастыря, 3) при Моск.-Брестской ж. д., за Прѣсненской заставой, 4) при Московско-Казанской ж. д., за Рогожской заставой на 3-й верстѣ, 5) при станціи Химки Николаевской ж. д., 6) при станціи Пушкино Москов.-Яросл.-Арханг. ж. д., 7) при станціи Щелково Моск.-Ярослав.-Архангельск. ж. д.

2. Общества „Мазутъ": 1) при Моск.-Яросл.-Архангел. ж. д., въ селѣ Алексѣевскомъ, 2) при Нижегородск. ж. д., при дер. Хохловка, 3) при ст. Пушкино Моск.-Яросл.-Архан. ж. д.

3. Т-ва С. М. Шибаевъ и К°: 1) при Москов.-Яросл.-Арх. ж. д., въ Сокольникахъ, 2) при Нижегородск. ж. д., д. Хохловка.

4. Волжско-Каспійск. О-ва: 1) при Нижегородск. ж. д., д. Хохловка, 2) при Моск.-Яросл.-Арханг. ж. д.

5. О-ва „Ока": 1) при Моск.-Казанск. ж. д., за Семеновской заставой, 2) при Московск.-Казанск. ж. д., близь Симонова монастыря.

6. Восточн. О-ва: 1) при Моск.-Казанск. ж. д., у Симонова монастыря, 2) Жуковъ пер., въ Кожевникахъ.

7. Барона Дельвигъ и Чернопебова: при Моск.-Ниж. ж. д., дер. Хохловка.

8. Шамси Асадуллаева, при Московск.-Нижегор. ж. д., дер. Хохловка.

9. И. Н. Теръ-Акопова, тамъ же.

10. К. А. Зиллеръ, при Моск.-Казанск. ж. д., по Владимирскому шоссе.

11. Г. Волкова, при Моск.-Казанск. ж. д., за Семеновской заставой.

12. Т-ва Русск.-Амер. нефт. произв., ст. Кусково.

Съ этихъ складовъ производится отпускъ и доставка, какъ на лошадяхъ, такъ и по нефтепроводу всѣмъ фабрикамъ, заводамъ, общественнымъ учрежденіямъ и домовладѣльцамъ въ г. Москвѣ и близъ лежащимъ окрестностямъ—нефтяныхъ остатковъ каждой фирмой, приблизительно въ такихъ количествахъ:

Т-вомъ бр. Нобель	7 милл. п.
О-вомъ „Мазутъ"	5 „

Т-вомъ С. М. Шибаевъ и К° .	3 милл. п.
Волжско-Касп. О-вомъ . . .	3 „
Восточнымъ О-вомъ . . .	2,5 „
О-вомъ „Ока"	2,5 „
Бар. Дельвигъ и Чернонебовымъ .	2,5 „
Шамси Асадуллаевымъ . . .	2,5 „
И. Н. Теръ-Акоповымъ. . .	300 т. п.
К. А. Зиллеръ	200 т. п.
Всего приблизит. .	28,5 милл. п.

Условія поставки нефтяныхъ остатковъ въ существенномъ сводятся къ слѣдующему: сдѣлки оформливаются или маклерскими записками, или простыми коммерческими письмами; въ условіяхъ обозначается: 1) количество, причемъ большею частью дается разница отъ—до въ 5%—10%; такъ, напримѣръ, отъ 100.000 до 110.000, 2) цѣна, 3) срокъ поставки принятъ съ 1-го мая по 1-ое мая, 4) платежъ денегъ наличными кредитными билетами или золотомъ, а также серіями и купонами въ слѣдующемъ мѣсяцѣ послѣ доставки товара, 5) неустойка съ обѣихъ сторонъ въ 5—10 коп. съ пуда, или купить и продать по существующей цѣнѣ за счетъ нарушителя условія, 6) если сдѣлка совершается съ доставкою въ вагонахъ-цистернахъ, то ж.-д. тарифъ платитъ покупатель и скидываетъ затѣмъ при ежемѣсячныхъ расчетахъ со счета продавца; въ рѣдкихъ случаяхъ продавецъ уплачиваетъ самъ ж.-д. тарифъ, 7) гербовый сборъ идетъ за счетъ продавца и уплачивается впередъ за максимальное количество, 8) подача вагоновъ-цистернъ на вѣтку покупателя по договору.

Наиболѣе крупныя фабрики и заводы въ г. Москвѣ сжигаютъ:

Т-во Московскаго металлическаго завода	2.000.000 пудовъ
Т-во Эмиль Циндель	1.500.000 „
Т-во Прохоровской трехгорной мануфакт.	1.500.000 „
Т-во Даниловской мануфактуры . . .	1.200.000 „
Казенные склады спирта.	1.000.000 „
Московская Городская Управа . . .	1.000.000 „

Благодаря любезному содѣйствію старшаго фабричн. инспектора Московской губ., нами предпринято было обслѣдованіе о потребленіи топлива фабриками и заводами г. Москвы и губерніи. Такъ какъ отвѣты на нашу программу далеко не ото всѣхъ

еще получены, то мы и ограничимся пока лишь краткой заметкой по этому вопросу. Относительно Москвы мы имѣемъ отвѣты отъ 403 фабрикъ и заводовъ; этими заведеніями было потреблено топлива въ теченіе операціоннаго года 1902—1903: нефт. остатковъ 14 мил. пуд., каменнаго угля 1, 8 мил. пуд. и дровъ 81 тыс. погон. саж. Изъ 403 промышленныхъ заведеній имѣли хранилища для жидкаго топлива 223 завода; емкость хранилищъ—отъ 100 пудовъ до 100 тыс. п. Въ виду того, что доставка совершается ежедневно при правильной организаціи, всѣ фабрики имѣютъ сравнительно небольшіе резервуары для запаса топлива. Большинство заведеній получаетъ нефтяные остатки въ бочкахъ; стоимость подвоза обыкновенно за счетъ продавца; эта стоимость, смотря по разстоянію, колеблется отъ 2-хъ—$2^1/_2$ до $3^1/_2$ коп. съ пуда; нефтепроводы являются исключеніемъ, стоимость-же доставки по нефтепроводу обходится по 1 коп. съ пуда. Подъѣздные пути тоже въ очень ограниченномъ количествѣ; такъ, ими пользуются: Моск. металлическ. заводъ, паровая мельница Эрлангера, Т-во Прохоровской мануф., сах.-рафин. заводъ Генеръ и К° и Даниловскій сах.-рафин. заводъ; стоимость подвоза обходится отъ 50-ти коп. до 1 руб. съ вагона.

Давшія отвѣты на нашу программу заведенія показали и цѣну, по какой имъ обходился тотъ или другой видъ топлива: жидкое топливо въ большинствѣ случаевъ покупалось по 26—$26^1/_2$—$26^3/_4$—27—$27^1/_2$—коп. п., рѣже—$31^1/_2$ коп., еще рѣже—35 коп.; каменный уголь—отъ 23-хъ до 28 коп., рѣже—19—20 коп.; дрова—отъ 8 р. 50 к. до 10 руб., рѣже—13 р. 50 коп. Вотъ цѣны, показанныя намъ нѣкоторыми крупными заведеніями:

	Т-во Прохор. мануфакт.	Моск. машино-строител. заводъ	Т-во Моск. металлич. завода	Т-во Добров. и Набгольцъ (чуг.-лит.)	Эмиль Липгартъ
Нефть	—	—	—	35 к.	—
Нефт. остатки . .	$26^1/_2$ к.	28,8 к.	$24^3/_4$ к.	27 к.	26 к.
Камен. уголь . .	22 к.	26,1 к.	19 к.	—	22 к.
Дрова	9 руб.	—	—	—	—

По биржевымъ даннымъ, слѣдующія цѣны стояли на нефтяные остатки съ доставкой на лошадяхъ*).

*) Эти свѣдѣнія даны намъ старшимъ бирж. маклер. г. Абрамсономъ; имъ-же любезно доставлены намъ вышеприведенныя свѣдѣнія о торговлѣ нефтян. продуктами въ Москвѣ.

	Въ началѣ запродажъ	Въ срединѣ запродажъ	Къ концу запродажъ
Годы: 1899—1900	30	31	32—33
„ 1900—1901	39	40	42
„ 1901—1902	38	37	34—33
„ 1902—1903	30	28	27
„ 1903—1904	27	26½	25
„ 1904—1905	26½	29—30	?

Теперь остановимся на главнѣйшихъ станціяхъ *полученія керосина.* Эти станціи слѣдующія:

Какой дороги	Станціи	Получалось въ среднемъ ежегодно за пятилѣтіе 1893—1897 г.	Получалось въ среднемъ ежегодно за пятилѣтіе 1898—1902 г.
Привислин.	Варшава	16.162,0	18.179,0
Николаев.	С.-Петербургъ	2.623,5	3.742,1
	Москва	10.993,0	11.781,0
Лодзинск.	Лодзь	2.608,0	3.347,0
Юго-Зап.	Кіевъ	339,8	46,0
Риго-Орловск.	Рига	432,0	639,5
Привислинск.	Сосновицы	54,2	113,1
Риго-Орловск.	Брянскъ	71,4	155,2
Юго-Вост.	Харьковъ	—	67,3
Сам.-Злат.	Оренбургъ	172,8	238,3
Риго-Орловск.	Орелъ	—	77,7
Сыз.-Вязем.	Тула	205,8	223,7
Моск.-Кур.	Серпуховъ	61,8	106,1
Сибирск.	Челябинскъ	—	794,0
Ряз.-Урал.	Козловъ	586,1	305,6
Юго-Вост.	Грязи	521,8	122,8

Самой крупной получательницей керосина является Варшава, почему и отводимъ ей въ настоящей главѣ особое мѣсто.

Варшава

въ нефтяной торговлѣ играетъ тройственную роль. Самъ городъ является однимъ изъ крупнѣйшихъ потребителей керосина. Кромѣ того, Варшава служитъ распредѣлительнымъ пунктомъ для довольно обширнаго района, охватывающаго нѣсколько губерній съ очень густымъ населеніемъ, такъ какъ доставляемый въ Варшаву продуктъ, поступая въ завозные склады, распредѣляется затѣмъ по различнымъ станціямъ Привислинскихъ, Лодзинской и Варшаво-Вѣнскихъ дорогъ. Наконецъ, Варшавскіе склады играютъ роль и въ дѣлѣ вывоза заграницу, такъ какъ здѣсь встрѣчаются широколейные пути русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ узколейной Варшаво-Вѣнской дорогой, вывозящей грузы заграницу. Въ Варшавѣ поэтому производится перегрузка товаровъ изъ вагоновъ широкой колеи въ вагоны узкой колеи. Но роль Варшавы въ нефтяной торговлѣ ограничивается торговлей керосина. Нефти и нефтяныхъ остатковъ сюда почти не поступаетъ.

Поэтому мы разсмотримъ Варшаву и Варшавскій районъ лишь съ точки зрѣнія распространенія керосина и остановимся на складахъ, имѣющихся въ Варшавѣ, на доставкѣ въ Варшаву и на вывозѣ изъ нея въ различныя части района.

Для храненія нефтяныхъ грузовъ въ Варшавѣ существуетъ нѣсколько складовъ, принадлежащихъ: Обществу „Кавказъ“, Товариществу Бр. Нобель, Товар. „Нефть“ и Восточному Обществу.

Обществу „Кавказъ“ принадлежитъ складъ, состоящій изъ 3 большихъ резервуаровъ, общей емкостью въ 400.000 пудовъ. На этомъ складѣ хранится товаръ, принадлежащій самому Обществу „Кавказъ“, ведущему торговлю керосиномъ и смазочн. маслами. Складъ этотъ находится недалеко отъ ст. Прага-Тереспольская.

Товарищ. Братьевъ Нобель имѣетъ здѣсь свой складъ, вмѣщающій 200.000 п. Кромѣ того, оно арендуетъ склады у другихъ владѣльцевъ (напр., у тов. „Нефть“); складъ этотъ находится дальше склада о-ва „Кавказъ“, тоже около Праги.

Товарищество „Нефть" имѣетъ здѣсь складъ, вмѣщающій 250.000 пудовъ. Товарищество само не ведетъ торговли нефтяными продуктами, а отдаетъ свой складъ въ аренду другимъ фирмамъ, премущественно торг. д. „А. И. Манташевъ и К°", общ. „Мазутъ", торг. д. Гелихъ и К°, Товар. Бр. Нобель и Шатенштейну. Такъ, напр., въ 1901 г. чрезъ складъ тов. „Нефть" прошло керосина, принадлежащаго общ. „Мазутъ"—400.000 п., Шатенштейну—300 т. п., Т-ву Бр. Нобель—100 т. п., торг. д. Гелихъ и К°—30.000 п. Складъ тов. „Нефть" находится въ предмѣстьѣ г. Варшавы, у ст. Постъ-Нефть. Восточному Обществу принадлежитъ нѣсколько резервуаровъ, общей емкостью въ 450.000 п. Общество занимается торговлей керосина въ самыхъ ничтожныхъ размѣрахъ. Дѣятельность его по отношенію къ нефт. торговлѣ въ Варшавѣ ограничивается тѣмъ, что оно предоставляетъ въ пользованіе другимъ фирмамъ свой складъ.

Всѣ склады въ Варшавѣ играютъ роль „завозныхъ" складовъ, причемъ храненіе груза, доставленнаго на эти склады, какъ на „завозные" допускается лишь въ теченіе 6 мѣсяцевъ. Грузъ, остающійся въ Варшавѣ на складахъ дольше того срока, при дальнѣйшихъ отправкахъ изъ Варшавы оплачивается уже такъ, какъ если бы первоначальнымъ пунктомъ отправленія его являлась Варшава.

Никакихъ сборовъ въ Варшавѣ не существуетъ, если не считать взиманія 1 к. съ пуда при отправкахъ керосина по обводному пути съ одной изъ варшавскихъ станцій на другія.

Въ Варшаву продуктъ доставляется въ вагонахъ-цистернахъ, приписанныхъ въ большинствѣ случаевъ къ парку Юго-Восточныхъ, Юго-Западныхъ и Владикавказскихъ желѣзныхъ дорогъ. Къ Привислинскимъ дорогамъ, непосредственно примыкающимъ къ Варшавѣ, приписано всего лишь 20 вагоновъ-цистернъ, принадлежащихъ г. Шатенштейну. Вывозится керосинъ изъ Варшавы, главнымъ образомъ, по узко-колейной Варшаво-Вѣнской дорогѣ; своихъ вагоновъ-цистернъ эта дорога не имѣетъ; но къ ней приписано 232 цистерны частныхъ лицъ; вагоны эти идутъ прямо до мѣстъ назначенія, т. е. до различныхъ станцій заграничныхъ желѣз. дорогъ. Для передачи керосина съ ширококолейнаго пути на узкоколейный или производится перегрузка непосредственно изъ вагона въ вагонъ, или же предварительно накачиваютъ продуктъ въ резервуары

на складахъ, а затѣмъ уже изъ резервуаровъ нагружаются въ вагоны.

Керосина въ Варшаву ввозится ежегодно около 4.000.000 пудовъ. Но такое большое количество стало доставляться лишь съ 1900 г.; до этого времени ввозъ не превышалъ трехъ съ половиной миллiоновъ. Такъ, если мы возьмемъ цифры за десятилѣтiе 1893—1902 г.г., то получимъ слѣдующiя данныя:

Въ тысячахъ пудовъ.

Годъ		
1893 . . .	2.412	
1894 . . .	2.830	(2.401)
1895 . . .	2.614	(2.486)
1896 . . .	2.664	(2.409)
1897 . . .	2.653	(2.545)
1898 . . .	2.837	(2.726)
1899 . . .	3.167	(3.015)
1900 . . .	4.001	(3.852)
1901 . . .	4.141	(3.963)
1902 . . .	4.033	(3.881*)
Средн. за 10 лѣтъ	3.135,2	

Если разбить десятилѣтiе на два пятилѣтiя, то мы увидимъ, что ввозъ керосина въ Варшаву за послѣднее пятилѣтiе сильно возрастаетъ; такъ, среднiй ввозъ за первое пятилѣтiе 1893—1897 составляетъ 2.635 т. п., за второе пятилѣтiе 1897—1902—3.636 тыс. пуд.

Большая часть приходящаго въ Варшаву керосина доставляется Привислинскими жел. дорогами на ст. Прага-Привислинская и Варшава-Привислинская.

*) Въ эти цифры, взятыя изъ сводной стат. М. Фин., включены и отправки съ однѣхъ станцiй г. Варшавы на другiя. Въ скобкахъ показано дѣйствительное поступленiе въ Варшаву.

Съ 1893 г. на различныя станціи Варшавы доставлено:

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Варш. СПБ.-В.	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—
Варш. Привис.	1.006	957	665	723	1.140	1.086	658	996	1.075	1.992
Варш. Тересп.	338	509	260	251	333	853	21	43	2.194	—
Прага Привис.	1.043	1.315	1.623	1.567	1.114	876	2.470	2.959	872	2.041
Пост. нефть .	—	—	—	34	—	2	18	3		—
Вар. Вар.-Вѣн.	33	34	66	69	35	22		—		
Итого. .	2.420	2.832	2.614	2.644	2.652	2.839	3.167	4.001	4.141	4.033

Доставляется керосинъ въ Варшаву, главнымъ образомъ, съ волжскихъ пристаней—Царицына, Саратова и др. и со станцій Владикавказской и Закавказской (Баку) дорогъ. Временами довольно крупныхъ размѣровъ достигаютъ отправки на Варшаву изъ Одессы.

Роль, какую играютъ различные пункты отправленія керосина по отношенію къ Варшавѣ, опредѣляется слѣд. данными.

Отправлено изъ:	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Одессы . . .	1.011	944	782	586	885	308	117	417	372	215
Грознаго . .	—	—	—	—	—	111	118	146	80	64
Баку и Петр.	—	—	—	122	739	1.133	1.227	1.571	1.680 свыш.	1.069
Сарат. съ прис.	113	501	898	831	376	341	455	890	901	1.523
Цариц. съ прис.	720	664	440	801	467	834	1.081	715	791	667
Доминио и изъ друг. станц.	71	287	345	21	28	—	26	113	—	—

Доставки изъ Баку и Петровска, начавшія производиться лишь съ 1896 г., постоянно выростаютъ, дойдя въ 1901 г. до 1.680 т. п., что составляетъ 40,6% всего ввоза за этотъ годъ. Доставки съ волжскихъ пристаней и съ Одессы колеблятся по годамъ въ очень широкихъ предѣлахъ. Если сопоставить

доставки съ волжскихъ пристаней съ доставками изъ Одессы, то обнаружится, что между возростаніемъ однѣхъ и наденіемъ другихъ существуетъ извѣстная зависимость.

Годы:	Изъ Одессы	% ко всей доставкѣ	Увелич. или уменьш.	Изъ Сар. и Цариц.	% ко всей доставкѣ	Увелич. или уменьш.	% обихъ получ. къ общ. ост.
1890	—	0	—	1.228	35,5	—	35.5
1891	536	15.8	+536	1.478	43,1	+250	58,9
1892	730	28,9	+194	956	37.9	—522	66,8
1893	1.011	45,6	+281	833	34,5	—123	78.1
1894	944	33,5	— 67	1.165	46,9	+332	80.4
1895	782	30,2	— 62	1.338	51,6	+173	81.8
1896	586	22,6	—196	1.632	62,8	+294	85,4
1897	885	33,9	+299	943	36,2	—689	70,1
1898	308	13,2	— 577	1.175	50,0	+232	63,2
1899	117	3,7	191	1.536	48.5	+361	52,2
1900	417	10.4	+300	1.605	40,1	+ 69	50,5
1901	372	8,9	— 15	1.695	40,9	+ 90	49.8
1902	216	5,3	—156	2.190	54,0	+195	59,3

Изъ этой таблицы видно, что уменьшенію доставокъ изъ Одессы всегда соотвѣтствуетъ увеличеніе доставокъ съ волжскихъ пристаней и наоборотъ. Это значитъ, что изъ Одессы керосинъ направляется въ Варшаву въ тѣхъ случаяхъ, когда благодаря повышенію цѣны въ Царицынѣ доставлять оттуда становится менѣе выгоднымъ.

Если обратить вниманіе на процентное отношеніе этихъ доставокъ ко всему ввозу въ Варшаву, то оказывается, что роль обоихъ разсматриваемыхъ путей, все возрастая до 1897 г., съ этого времени начинаетъ ослабѣвать.

Въ 1897 г. количество керосина, доставляемаго изъ Одессы и съ волжскихъ пристаней составляло 85,4% всего ввоза, а въ 1901 г. только 49,8%; объясняются такія перемѣны слѣдующимъ:

Въ началѣ разсматриваемаго періода значительную роль въ качествѣ распредѣлительнаго центра играла ст. Доминно. Отправки изъ этой станціи на Варшаву достигали крупныхъ размѣровъ. Но съ теченіемъ времени Доминно все больше и больше утрачивало свое значеніе, и въ 1896 г. изъ него вывезено въ Варшаву всего 24 т. п. Такимъ образомъ, значеніе отправокъ изъ Одессы и съ волжскихъ пристаней росло на счетъ Доминна. Къ этому же времени появляются новыя станціи отправленія—Баку и Петровскъ, а затѣмъ еще и Грозный; отправки изъ Петровска и Баку быстро возрастаютъ, и это служитъ главной причиной того, что процентъ, приходящійся на долю Одессы, Саратова и Царицына, падаетъ.

Вывозъ керосина изъ Варшавы происходитъ, главнымъ образомъ, по Варшаво-Вѣнской дорогѣ на станціи этой дороги, заграницу и въ Лодзь. Гораздо меньше отправляется изъ Варшавы по линіямъ Привислинской жел. дороги. Мы разсмотримъ сначала общій вывозъ изъ Варшавы. За послѣднія десять лѣтъ цифры вывоза колебались по годамъ слѣдующимъ образомъ:

Въ	1893	вывезено	1.570	Среднее 1.535.
„	1894	„	1.480	
„	1895	„	1.678	
„	1896	„	1.617	
„	1897	„	1.329	
„	1898	„	1.829	Среднее 2.071.
„	1899	„	2.118	
„	1900	„	1.960	
„	1901	„	2.197	
„	1902	„	2.251	

Среднее за 10 лѣтъ 1893—1902 г. 1.802,9.

Такимъ образомъ, вывозъ изъ Варшавы за послѣднее пятилѣтіе возросъ на полмилліона.

Большая часть груза, поступающаго въ Варшаву, предназначается, какъ уже сказано, для вывоза въ районъ и заграницу, Если подъ Варшавскимъ райономъ понимать 10 польскихъ губерній, то доставки керосина изъ Варшавы въ районъ выразятся въ слѣдующихъ цифрахъ.

1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	Среднее за 5 л.
1.764	1.880	1.059	2.194	2.160	1.811,4 т. п.

Для характеристики отношенія этихъ количествъ къ общимъ доставкамъ въ районъ (не считая Варшавы) приводимъ слѣд. таблицу:

	Доставки изъ Варшавы	% отнош. ко всѣмъ доставк.	Доставки изъ друг. пунктовъ	% отнош. къ общ. доставк.	Общія доставки
1898	1.764	60	1.183	40	2.947
1899	1.875	45	1.994	55	3.869
1900	1.059	28	2.611	72	3.670
1901	2.194	53	1.915	47	4.109
1902	2.180	50,3	2.154	49,7	4.334
Среднее за годъ . .	1.810,4	47,2	1.971,4	52,8	3.781,8

Изъ этой таблицы видно, что въ среднемъ за послѣднія пять лѣтъ доставки въ районъ изъ Варшавы были на 5,6% меньше доставокъ съ Волги, изъ Одессы и Владикав. дороги.

Но если варшавскій керосинъ не является преобладающимъ во всемъ районѣ, то это происходитъ оттого, что районъ этотъ охватываетъ собою области, лежащія къ востоку отъ Варшавы, куда, естественно, выгоднѣе доставлять продукты непосредственно со станцій первоотправительницъ.

Въ остальныхъ частяхъ района наблюдается обратное отношеніе.

	Изъ Варш.	Изъ др. мѣстъ	Всего
1898	128	4.494	4.622
1899	269	5.140	5.409
1900	228	5.871	6.099
1901	266	6.010	6.276
1902	181	6.050	6.231
Средн. за 5 л.	214,4	5.513	5.727,4

Варшава, слѣдовательно, является главнымъ распредѣлительнымъ пунктомъ лишь для района, обслуживаемаго Варшаво-Вѣнской и Лодзинской жел. дорогами.

На станціи этихъ дорогъ доставки керосина производятся въ слѣд. размѣрахъ (въ тыс. пудовъ).

	Изъ Варшавы			Изъ друг. пункт.			Всего		
	На Варш. Вѣнскую жел. дор.	На Лодз. жел. дор.	Всего	На Варш. Вѣнскую жел. дор.	На Лодз. жел. дор.	Всего	На Варш. Вѣнскую жел. дор.	На Лодз. жел. дор.	Всего
1898	970	666	1.636	16	11	27	986	677	1.663
1899	1.038	568	1.606	14	21	35	1.052	589	1.641
1900	268	563	831	731	10	741	999	573	1.572
1901	1.224	694	1.918	21	25	46	1.245	719	1.964
1902	1.253	696	1.949	37	100	137	1.290	796	2.086
Сред. за 5 л.	951	637	1.588	164	33	197	1.114	671	1.785

Такимъ образомъ, губерніи, по которымъ проходятъ линіи Варшаво-Вѣнской и Лодзинской желѣзныхъ дорогъ, и губерніи, смежныя съ ними, пользуются керосиномъ, проходящимъ чрезъ Варшаву, причемъ часть этихъ грузовъ перегружается предварительно въ резервуары на складахъ, а отсюда затѣмъ отпускается по мѣрѣ надобности для нагрузки въ вагоны узкоколейной дороги. Лишь незначительная, сравнительно, часть поступающихъ сюда грузовъ передается въ Варшавѣ непосредственно изъ однихъ вагоновъ въ другіе для немедленной отправки въ мѣста назначенія.

Крупнѣйшимъ получателемъ продукта въ районѣ, кромѣ Варшавы, является городъ Лодзь. Торговля керосиномъ въ Лодзи нѣсколько тормозится существующимъ тамъ городскимъ сборомъ въ $^{9}/_{10}$ коп. съ пуда (сборъ взимается желѣзной дорогой для передачи городу). Доставки въ Лодзь керосина растутъ непрерывно съ 1890 г. по 1898 г.; затѣмъ, понизившись нѣсколько въ 1899 и 1900 г.г., онѣ въ 1901 достигаютъ уже 700 тыс. пудовъ.

Доставлено въ Лодзь тыс. пуд.:

1890 г.	261	1897	552
1891	339	1898	677
1892	372	1899	589
1893	380	1900	573
1894	405	1901	719
1895	517	1902	796
1896	559		

Кромѣ Лодзи крупными получателями являются еще пункты: Сосновицы, Кутно, Люблинъ, Иллово и др. Сосновицы получали въ послѣднее время около 500 т. п. керосина въ годъ, Иллово (вмѣстѣ съ Млавой)—400 т. п., Кутно и Люблинъ по 200 тыс. пудовъ.

На станціи Сосновицы и Иллово доставка керосина производится не для мѣстнаго потребленія, а для перегрузки здѣсь въ вагоны заграничныхъ дорогъ.

Приложенія.



ПРИЛОЖЕНІЯ КЪ І-ой ЧАСТИ.

Таблица № 1.

Вывозъ нефти и нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку

въ милліонахъ пудовъ

Годы	По Закавказской жел. дорогѣ					По Баку-Петровск. вѣткѣ				
	Сыр. нефть	Нефт. ост.	Кер. и освѣт. масла	Прочіе прод.	Всего	Сыр. нефть	Нефт. ост.	Кер. и освѣт. масла	Прочіе прод.	Всего
1894	1,5	10,8	48,3	5,2	65.8					
1895	2.8	7.7	52,6	5,0	68.2					
1896	2 9	7,4	47,5	4,2	62,0					
1897	5,6	9,2	57,5	6,0	78,3					
1898	9,8	5,4	61,5	7,8	84,5					
1899	10,5	4,4	60,2	8,4	83,5					
1900	11,5	4,3	62,4	9,5	87,7	(0,003)	0,5	0,6	0,2	1,3
1901	11,7	3.2	75,0	8,7	98,6	(0,033)	0,7	1,5	0,7	2,9
1902	12,8	3.8	71,0	10,4	97,7	(0,007)	0,9	2,3	0,8	4,0
1903	9.7	8.0	70.4	12.9	101,0	(0,030)	0,5	3,8	0,5	4,8
Всего	78,5	64,2	606,4	78,1	827.2	—	—	—	—	—
Ср. въ годъ	7,9	6.4	60.6	7.8	82,7	—	0,6	2,0	0,5	3.1

Годы	Итого жел.-дор. путемъ					Каспійскимъ моремъ					Всего				
	Сыр. нефть	Нефт. ост.	Кер. и освѣт. масла	Прочіе прод.	Всего	Сыр. нефть	Нефт. ост.	Кер. и дист.	Прочіе прод.	Всего	Сыр. нефть	Нефт. ост.	Кер. и освѣт. масла	Прочіе прод.	Всего
1894	1.5	10.8	48.3	5,2	65,8	14,9	182,8	22,9	1,3	221,9	16,4	193,6	71,2	6,5	287,7
1895	2,8	7,7	52,6	5,0	68,1	12,3	172,7	28,4	1,7	215,8	15,1	180,4	81,0	6,7	283,2
1896	2,9	7.4	47,5	4,2	62,0	22.6	178,2	39,0	4,7	214,5	25,5	185,6	86,5	8,9	306,5
1897	5,6	9,2	57,5	6,0	78,8	18,1	212,5	32,9	2,1	265,6	23,7	221,7	90,1	8,1	343,9
1898	9,8	5.4	61,5	7.8	84,5	31,1	237,0	34,3	2,6	308,0	43,9	242,4	95,8	10,1	392,5
1899	10.5	4,4	60,2	8,4	83,5	13,9	240,5	43,1	3,0	300,5	24,4	244,9	103,3	11,4	384,0
1900	11,5	4,8	63,0	9,7	89,0	27,5	259,0	60.7	3.8	351,0	39,0	263,8	122,7	13,5	440,0
1901	11,7	3,9	76,5	9,4	101,5	23,3	303,9	51,7	3,3	382,2	35,0	307,8	128,2	12,7	483,7
1902	12,5	4,7	73,3	11,2	101,7	21,6	336,4	46,0	3,7	407.7	34.1	391,1	110,3	14,9	509,4
1903	9,7	8,5	74,2	13,4	105,8	16,7	293,8	71,4	3,8	385,7	26.4	302,3	145,6	17.2	491,5
Всего	78,5	66,8	614,6	80,3	840.2	205,0	2.416,8	430,4	30.0	3.082,2	283,5	5.383.6	1.045,0	110,3	3.922,4
Ср. въ годъ	7.9	6,7	61,5	8,0	84,1	20,5	241,7	43,0	3,0	308,2	28,4	248,4	104,5	11,0	392,3

Таблица № 2.

Вывозъ нефти и нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку

в ъ   п р о ц е н т а х ъ.

Годы	По Закавказской жел. дор.				По Баку-Петровской вѣткѣ				Итого желѣзнодор. путемъ				Каспійскимъ моремъ				Всего			
	Нефть	Нефт. ост.	Керос. освѣт.	Проч. прод.	Нефть	Нефт. ост.	Керос. освѣт.	Проч. прод.	Нефть	Нефт. ост.	Керос. освѣт.	Проч. прод.	Нефть	Нефт. ост.	Керос. освѣт.	Проч. прод.	Нефть	Нефт. ост.	Керос. освѣт.	Проч. прод.
1894	2,3	16,3	73,4	8,0					2,3	16,3	73,4	8,0	6,7	82,4	10,3	0,6	5,7	67,3	24,8	2,2
1895	4,1	11,3	77,3	7,3					4,1	11,3	77,3	7,3	5,7	80,3	13,2	0,8	5,3	63,7	28,6	2,4
1896	4,7	12,0	76,6	6,7					4,7	12,0	76,6	6,7	9,2	72,9	15,9	2,0	8,3	60,6	28,2	2,9
1897	7,1	11,8	73,4	7,7					7,1	11,8	73,4	7,7	6,8	80,0	12.4	0,8	6,8	64,4	27,4	2,4
1898	11,5	6,4	72,9	9,2					11,5	6,4	72,9	9,2	11,1	77,0	11,1	0,8	11,2	61,8	24,4	2,6
1899	12,6	5,2	72,1	10,1					12,6	5,2	72,1	10,1	4,6	80,1	14,3	1,0	6,3	63,7	27,0	3,0
1900	13,1	4,9	71,2	10,8	—	38,5	46,1	15,4	12,9	5,4	70,8	10,9	7,8	73,8	17,3	1,1	8,9	59,9	28,1	3,1
1901	11,9	3,2	76,1	8,8	—	24,1	51,8	24,1	11,5	3,8	75,4	9,3	6,1	79.5	13,5	0,9	7,3	63,6	26,5	2,6
1902	12,8	3,9	72,7	10,6	—	22,5	57,5	20,0	12,3	4,6	72,1	11,0	5,3	82,5	11,3	0,9	6,7	67,0	23,4	2,9
1903	9,6	7,9	69,7	12,8	—	10,4	79,2	10,4	9,2	8,0	70,1	12,7	4,3	76,2	18,5	1,0	5,4	61,5	29,6	3,5
Средн.	9,6	7,7	73,3	9,4	—	19,4	64,5	16,1	9,4	8,0	73,1	9,5	6,6	78,4	14,0	1,0	7,3	63,3	26,7	2,7

Таблица № 3.

Привозъ нефтяныхъ продуктовъ въ порты Каспійскаго моря

(въ тыс. пуд.)

Порты	Годы	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	Средн. на 10 л.
		въ тысячахъ пудовъ										
Астрахань	Сыр. нефть	13.755	10.249	22.397	25.334	31.475	13.060	23.756	21.771	19.181	16.656	19.663
	Нефт. ост.	167.629	158.085	161.098	202.349	219.244	219.008	237.452	277.951	309.885	275.263	223.096
	Освѣт. масл.	21.205	22.520	23.219	28.002	27.110	26.589	35.976	35.354	35.551	45.006	30.052
	Проч. прод.	1.466	1.523	1.494	1.807	2.635	2.558	2.895	5.051	3.361	3.732	2.652
	Всего	204.055	219.377	211.208	257.492	280.461	261.215	300.079	340.127	367.971	341.467	275.616
Петровскъ	Сыр. нефть	191	65	—	118	1.025	1.744	2.528	168	213	—	605
	Нефт. ост.	4.300	5.219	2.003	3.705	1.741	6.020	4.817	3.592	1.903	3.990	3.632
	Освѣт. масл.	742	5.071	13.263	3.885	5.488	14.570	21.809	12.897	8.209	23.725	10.966
	Проч. прод.	42	453	2.622	159	501	1.014	2.278	1.035	380	810	929
	Всего	5.275	9.808	17.888	7.867	8.755	23.318	31.162	17.692	10.705	28.525	16.132
Красноводскъ	Сыр. нефть	—	—	—	23	—	—	1	53	2		
	Нефт. ост.	—	—	212	4.002	4.859	4.789	6.747	8.041	10.017		
	Освѣт. масл.	—	—	400	510	544	535	825	954	958		
	Проч. прод.	—	—	—	9	21	29	27	61	15		
	Всего	—	—	612	4.544	5.424	5.353	7.600	9.109	10.992		
Усть-Куринскъ	Сыр. нефть	4	2	5	—	—	—	1	—	—		
	Нефт. ост.	84	123	79	123	195	161	145	134	244		
	Освѣт. масл.	4	4	7	6	5	6	7	6	3		
	Проч. прод.	—	—	—	—	—	—		—	—		
	Всего	92	129	91	129	200	167	153	140	247		
Астара	Сыр. нефть	64	118	68	39	60	37	24	40	32		
	Нефт. ост.	15	7	2	10	10	12	64	7	10		
	Освѣт. масл.	78	55	35	—	—	—	—	3	2		
	Проч. прод.	—	—	—	—	—	—	—	—			
	Всего	157	180	105	49	70	49	88	50	44		

Таблица № 4.

Каботажный вывозъ нефтяныхъ продуктовъ изъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей

(въ тыс. пуд.)

Порты	Годы	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 10 л.
Батумъ	Сыр. нефть	41	76	15	20	21	—	14	7	1	1	19
	Нефт. ост.	142	118	101	63	135	298	351	21	31	21	132
	Освѣт. масл.	6.793	7.881	5.550	5.957	6.994	5.705	4.250	4.283	2.690	5.410	5.552
	Проч. прод.	513	353	313	268	538	533	227	337	366	438	392
	Всего	7.489	8.461	5.912	6.308	7.688	6.536	4.952	4.648	3.091	5.870	6.095
Новороссійскъ	Сыр. нефть	1	7	16	36	11	26	7	43	—	—	15
	Нефт. ост.	67	127	110	137	812	1.632	1.107	811	1.104	1.013	692
	Освѣт. масл.	2	9	349	801	28	45	1.324	2.855	2.897	1.403	971
	Проч. прод.	2	12	—	3	30	15	2	1	1	7	8
	Всего	72	155	475	977	886	1.718	2.440	3.710	4.002	2.423	1.686
Одесса	Сыр. нефть	1	1	—	—	—	1	—	2	1	1	1
	Нефт. ост.	5	17	6	3	3	13	41	96	66	15	27
	Освѣт. масл.	67	90	68	62	141	220	131	103	8	63	96
	Проч. прод.	16	22	22	21	25	79	8	53	31	32	31
	Всего	89	130	96	86	169	313	183	251	106	111	155
Ростовъ	Сыр. нефть	10	9	7	5	16	17	8	7	7	9	10
	Нефт. ост.	—	—	—	—	—	1	24	—	—	9	3
	Освѣт. масл.	116	110	128	114	117	121	165	179	197	182	143
	Проч. прод.	11	9	10	14	17	38	1	31	19	41	19
	Всего	137	128	145	143	150	177	198	217	223	241	175

Таблица № 5.

Каботажный привозъ нефтяныхъ продуктовъ въ порты Чернаго и Азовскаго морей и въ Рени на Дунаѣ

(въ тыс. пуд.)

Порты	Годы	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 10 л.
Бердянскъ	Сыр. нефть	2	2	1	3	5	3	3	2	3	3	3
	Нефт. ост.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
	Освѣт. масл.	79	70	79	70	75	75	102	131	59	126	87
	Проч. прод.	5	2	1	7	7	9	5	6	4	4	5
	Всего	86	74	87	80	87	88	110	139	66	133	95
Евпаторія	Сыр. нефть	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Нефт. ост.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Освѣт. масл.	30	34	30	37	36	48	36	49	14	48	39
	Проч. прод.	—	1	1	—	1	2	2	3	4	4	2
	Всего	30	36	31	37	37	50	38	52	18	52	41
Ейскъ	Сыр. нефть	2	1	2	—	7	6	1	1	1	1	2
	Нефт. ост.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Освѣт. масл.	44	17	31	9	23	27	36	35	40	39	30
	Проч прод.	5	2	2	4	2	7	5	4	2	5	4
	Всего	51	20	35	13	32	40	42	40	43	45	36
Керчь	Сыр. нефть	—	—	—	—	—	1	2	10	1	1	5
	Нефт. ост.	—	—	—	—	—	11	7	6	—	—	2
	Освѣт. масл.	72	75	62	82	61	83	57	84	49	52	68
	Проч. прод.	5	1	3	5	2	6	4	11	10	10	6
	Всего	77	76	65	87	63	101	70	111	60	63	81
Николаевъ	Сыр. нефть			—	—	—			—	—	—	
	Нефт. ост.	5	9	1		21	1	1	1	6	9	5
	Освѣт. масл.	658	571	509	565	524	389	424	638	465	612	536
	Проч. прод.	51	34	31	18	29	37	20	4	5	10	24
	Всего	714	614	541	583	577	427	445	643	474	631	565
Одесса	Сыр. нефть	42	81	25	50	30	25	18	10		4	29
	Нефт. ост.	132	220	150	183	908	1.753	1.452	621	934	843	720
	Освѣт. масл.	4.955	5.711	4.069	5.032	5.283	4.182	3.988	5.446	4.469	5.602	4.874
	Проч. прод.	371	285	250	214	500	477	268	281	401	405	345
	Всего	5.500	6.297	4.494	5.484	6.721	6.437	5.726	6.358	5.804	6.854	5.968

Таблица № 5 (продолж.)

Каботажный привозъ нефтяныхъ продуктовъ въ порты Чернаго и Азовскаго морей и въ Рени на Дунаѣ

(въ тыс. пуд.)

Порты	Годы	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	Средн. за 10 л.
Севастополь	Сыр. нефть	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Нефт. ост.	4	1	—	—	2	165	1	289	202	195	86
	Освѣт. масл.	280	304	247	226	269	288	278	209	162	76	234
	Проч. прод.	9	36	9	16	15	8	17	20	17	15	16
	Всего	293	343	256	242	286	461	296	518	382	286	336
Херсонъ	Сыр. нефть	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
	Нефт. ост.	4	7	8	7	11	12	1	7	4	5	7
	Освѣт. масл.	175	198	163	187	229	218	180	63	3	115	153
	Проч. прод.	21	20	33	21	30	38	26	33	20	20	26
	Всего	200	225	204	215	270	268	207	104	27	141	186
Ялта	Сыр. нефть	2	3	5	5	—	1	1	—	—	—	2
	Нефт. ост.	1	2	1	3	6	3	1	3	3	—	2
	Освѣт. масл.	23	31	30	38	52	56	51	65	78	77	50
	Проч. прод.	1	—	1	2	1	1	1	—	—	3	1
	Всего	27	3	37	48	59	61	54	68	81	80	55
Ѳеодосія	Сыр. нефть	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Нефт. ост.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
	Освѣт. масл.	51	68	27	74	77	76	71	68	77	26	62
	Проч. прод.	3	1	4	1	4	7	5	7	7	6	4
	Всего	54	69	31	75	81	83	76	76	84	32	66
Рени	Сыр. нефть	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	Нефт. ост.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Освѣт. масл.	427	734	514	285	521	502	502	499	304	299	459
	Проч. прод.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Всего	427	734	514	285	521	502	502	499	304	300	459

Приложеніе № 6.

СВѢДѢНІЯ

о числѣ судовъ, перевозящихъ нефтяные грузы отъ 12′ рейда до Астрахани.

въ навигацію 1903 года.

Кому принадлежатъ суда	Число судовъ	Емкость приблизительно въ милліонахъ пудовъ
Т./Д. Захаровъ и Скрѣпинскій . .	26	до 2.080.000
Т-во Бр. Нобель	29	„ 2.200.000
О-во Мазутъ	28	„ 2.100.000
Восточное О-во	23	„ 1.920.000
Т./Д. Е. И. Лбова и С-я	17	„ 1.000.000
Волжско-Камское О-во	19	„ 1.140.000
Бр. Буніятовы	27	„ 1.620.000
Т. Д. А. Шитовъ	1	„ 62.000
Т-во Н. Н. Соколовъ	16	„ 960.000
Г. С. Куликовъ	14	„ 800.000
Т./Д. Бр. Кащеевы	10	„ 600.000
О-во „Кавказъ и Меркурій“ . . .	7	„ 420.000
Волжско-Каспійское О-во	—	—
Ш. Асадуллаевъ	11	„ 650.000
Т-во Бр. Меркурьевы	8	„ 480.000
	236	

Примѣчаніе: Въ половинѣ навигаціи часть рейдовыхъ баржей была переведена для операцій на рѣку.

Приложенiе № 7.

ТАБЛИЦА

фрахтовыхъ цѣнъ за перевозку нефтяныхъ остатковъ въ судахъ доставщиковъ въ навигацiю 1894—1903 гг.

	1894 г.		1895 г.		1896 г.		1897 г.		1898 г.		1899 г.		1900 г.		1901 г.		1902 г.		1903 г.	
	ВЪ КОПЕЙКАХЪ СЪ ПУДА																			
	отъ	до	отъ	до	отъ	до	отъ	до	отъ	до	отъ	до	отъ	до	отъ	до	отъ	до	отъ	до
Отъ Баку до Астрахан. рейда	—	2 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 1/2
„ „ „ Астрахани	—	—	—	—	—	—	—	—	2 5/8	2 3/4	—	2 3/4	1 5/8	2	2 1/4	2 3/4	2 1/2	2 3/4	—	1,8
„ „ „ Н.-Новгорода	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ рейда „ Астрахани	—	1	—	—	—	—	0,95	1	—	3/4	—	3/4	—	7/10	—	—	—	3/4	—	—
„ „ „ Царицына	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7/10	3/4	—	—	—	—
„ „ „ Н.-Новгорода	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ „ Ярославля	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Астрахани до Царицына	1,1	1 1/5	—	—	—	—	—	—	—	1,05	—	8/10	—	1 1/20	1	2 1/4	—	—	—	0,8
„ „ „ Камышина	—	—	—	1,65	—	—	—	—	—	1,55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,2
„ „ „ Саратова	2 1/5	2 1/2	—	2,2	2	2,1	—	2	—	2	—	1 1/2	—	2,1	2	4 1/2	1 1/2	2,2	—	1,6
„ „ „ Батраковъ	—	3 1/40	—	3 1/40	—	3 1/40	2 3/4	3 1/40	—	2,3	2,2	2,35	—	3,15	2 7/8	4,2	3 1/4	3,3	—	2,35
„ „ „ Самары	—	3 3/5	—	3,3	—	3,3	3	3,3	2,85	3,15	2	2,7	3 3/20	3,45	3	3,525	3,3	3,525	—	2,6
„ „ „ Казани	—	4 2/5	—	4,4	4 1/4	4,4	4	4,4	—	4,2	—	3,4	4,2	4,6	4	4,4	—	4,4	—	3,35
„ „ „ Н.-Новгор.	5 3/4	7	4 3/4	5 1/2	4 3/4	5 1/2	4 1/2	5 1/2	4 1/2	5 1/4	3 7/8	4 1/2	4	5,75	5	6 1/2	4 1/2	6	—	4,5
„ „ „ Кинешмы	—	7	—	—	—	—	—	5 1/5	—	—	1 3/4	5 1/2	5,25	6,3	5 1/2	6,175	6,175	6,675	—	4,8
„ „ „ Костромы	5 3/4	6 5/8	6 1/4	6 1/2	—	6,4	—	6,4	—	5 3/4	—	5,15	—	6,75	6,2	6,45	6,45	6,95	—	4,7
„ „ „ Ярославля	6 3/4	8 1/2	6 3/8	6 3/4	5 3/4	6 1/2	6	6 3/5	5	6,6	4 3/4	5 1/2	6	6,8	6 1/8	6,7	6,7	7,2	—	5,25
„ „ „ Конст. зав.	7 1/2	8	6 1/4	6 1/2	6 1/4	6 3/4	6 3/4	7	—	—	—	5 1/2	—	7	6 3/8	7 1/2	—	7 1/2	—	5
„ „ „ Рыбинска	—	7 3/4	—	7	—	7	6 1/4	7	6,2	6,8	5 1/8	5 3/4	6 1/4	7,1	6 1/4	7 1/2	7	7 1/2	—	5,3
„ „ „ Чистополя	—	—	—	5	—	4,4	—	4,4	—	4,15	—	4 1/2	—	4,6	—	4,35	—	4,35	—	3,5
„ „ „ Пьян. Бора	—	6	—	5 1/2	—	5 1/2	—	5 1/2	—	5 1/4	—	5 1/4	—	5,75	—	5 1/2	—	5 1/2	—	4,5
„ „ „ Сарапула	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,45	—	5,45	—	5,85	—	5,6	—	5,6	—	4,8
„ „ „ Перми	—	7 1/4	—	6 3/4	—	7	—	7	—	6,8	—	6,8	—	7,1	—	6,85	—	6,85	—	5,5
„ „ „ Усолья	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,8	—	8	—	—	—	—	—	—
„ „ „ Бирска	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,5	—	7	—	—	—	—	—	—
„ „ „ Уфы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 1/2	—	7 5/16	—	8	—	7,75	—	7 3/4	—	6,5

Приложеніе № 8.

Условія приписки цистернъ (Копія).

С.-Петербургъ. Тысяча девятьсотъ третьяго года, января двадцать третьяго дня, Правленіе Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, съ одной стороны, и Правленіе Товарищества Нефтяного производства Братьевъ Нобель, съ другой, заключили между собою настоящій договоръ въ нижеслѣдующемъ:

Предметъ договора. 1) Правленіе Московско-Виндаво-Рыбинской дороги приписываетъ къ парку с.-петербургской сѣти своей дороги 400 (четыреста) вагоновъ-цистернъ, принадлежащихъ Товариществу Нефтяного производства Бр. Нобель и принимаетъ на себя, въ отношеніи движенія и ремонта этихъ вагоновъ, представительство на съѣздахъ и въ сношеніяхъ со всѣми дорогами русской сѣти, находящимися въ прямомъ сообщеніи съ петербургскою сѣтью Общества.

Грузы, перевозимые въ вагонахъ-цистернахъ. 2) Приписываемые къ парку петербургской сѣти Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги вагоны-цистерны, принадлежащіе Товариществу Нефтяного производства Бр. Нобель, предназначаются исключительно для перевозки нефтяныхъ грузовъ, принадлежащихъ Товариществу Бр. Нобель, почему къ перевозкѣ будутъ допускаться лишь тѣ грузы, коихъ отправителемъ или получателемъ по желѣзнодорожнымъ документамъ будетъ значиться Товарищество Бр. Нобель.

Типъ вагоновъ-цистернъ. 3) Приписываемые вагоны-цистерны Товарищества Бр. Нобель должны быть построены по типу, утвержденному Министерствомъ Путей Сообщенія, и удовлетворять техническимъ условіямъ „Общаго соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами“ между желѣзными дорогами, а также не должны имѣть частей изъ бронзы, не включенныхъ въ расцѣночную вѣдомость Общаго Соглашенія, за исключеніемъ случаевъ безусловной въ этомъ надобности. Правленіе Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной доро-

ги производить за счетъ Товарищества Бр. Нобель осмотръ и пріемку приписываемыхъ вагоновъ-цистернъ чрезъ своихъ агентовъ по прибытіи этихъ вагоновъ-цистернъ на дорогу. О пріемкѣ сказанныхъ вагоновъ-цистернъ для приписки и обращенія по дорогамъ составляется актъ за подписью уполномоченныхъ обѣихъ сторонъ.

Примѣчаніе. На каждые 5 вагоновъ-цистернъ, приписанныхъ къ парку дороги, должно быть не менѣе одного тормознаго вагона. Если министерство путей сообщенія потребуетъ оборудованія товарныхъ вагоновъ автоматическими тормозами, то вагоны-цистерны Товарищества Бр. Нобель снабжаются такими-же тормозами Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги за счетъ Товарищества.

Запасныя части и расчетъ за поставку ихъ Товариществу Бр. Нобель. 4) При причисленіи вагоновъ-цистернъ къ парку петербургской сѣти Общества Московско-Виндаво-Рыбинской дороги Товарищество Нефтяного производства Братьевъ Нобель обязывается доставить дорогѣ запасныя рессоры, полные буфера, буксы съ подшипниками и чугунныя тормозныя колодки въ количествѣ, по указаніямъ Управленія петербургскою сѣтью линій Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, а колесные полускаты въ количествѣ семи процентовъ (7%) отъ количества осей, находящихся подъ причисляемыми вагонами и цистернами. Такъ какъ, въ силу § 157 Общаго Соглашенія о взаимномъ пользованіи подвижнымъ составомъ чужія дороги могутъ ставить подъ вагоны-цистерны Товарищества Бр. Нобель запасныя части Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, то, вслѣдствіе того, доставленныя Товариществомъ Бр. Нобель запасныя части подлежатъ обезличенію. При этомъ, въ виду обезличенія осей, ремонтъ таковыхъ производится за счетъ Товарищества безъ различія, были-ли оси подъ вагонами-цистернами Товарищества Бр. Нобель, или подъ вагонами Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги. Въ случаѣ-же отчисленія вагоновъ-цистернъ Товарищества Бр. Нобель отъ парка петербургской сѣти Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги Товарищество Бр. Нобель обязано принять свои вагоны-цистерны съ тѣми осями, которыя подъ ними окажутся въ день передачи, причемъ за оси Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, находящіяся во время пере-

дачи вагоновъ-цистернъ Товариществу Бр. Нобель подъ его вагонами-цистернами, производится расчетъ согласно сравненія данныхъ, имѣющихся въ книгахъ формуляровъ осей Московско-Виндаво-Рыбинской дороги. Расчетъ этотъ дѣлается слѣдующимъ образомъ: при отчисленіи отъ парка Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги вагоновъ-цистернъ Товарищества Бр. Нобель составляется вѣдомость имѣющимся подъ ними осямъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, съ указаніемъ толщины шеекъ и бандажей. Точно такая-же вѣдомость составляется для такого-же числа осей Товарищества Бр. Нобель, находящихся подъ вагонами Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги. При этомъ всѣ нужныя данныя для скатовъ Товарищества Бр. Нобель подъ вагонами Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги выбираются изъ книгъ по имѣющимся въ нихъ записямъ, а не по обмѣру непосредственно, за невозможностью произвести таковой подъ вагонами, обращающимися по всей сѣти дорогъ. Изъ сравненія размѣровъ каждой пары осей (одной принадлежащей Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дорогѣ, а другой—Товариществу Бр. Нобель) получится разность, за которую и производится уплата въ пользу владѣльца, имѣющаго ось съ болѣе толстыми размѣрами. Оси Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, находившіяся въ день отчисленія вагоновъ-цистернъ Товарищества Бр. Нобель отъ парка подъ его вагонами-цистернами, исключаются изъ списка осей Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, а взамѣнъ вышедшихъ осей засчитываются въ паркъ осей Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги соотвѣтствующія оси Товарищества Бр. Нобель съ тѣми-же нумерами, подъ которыми онѣ числились ранѣе. Уплата денегъ за обмѣненныя такимъ образомъ оси производится на слѣдующихъ условіяхъ: а) при разности толщины шеекъ уплачивается въ пользу владѣльца оси съ болѣе толстыми шейками по два рубля пятьдесятъ коп. (2 р. 50 к.) за каждый миллиметръ разности; б) за разность толщины бандажей уплачивается въ пользу владѣльца болѣе толстаго бандажа по двадцать пять коп. (25 к.) за каждый миллиметръ толщины бандажей. Сломавшіеся полускаты по причинѣ недоброкачественности матеріала, а равно и съ нормально изношенными бандажами, колесами или осями, принад-

лежащіе Товариществу Бр. Нобель, безразлично, находились-ли таковые подъ цистернами названнаго Товарищества или подъ вагонами Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, замѣняются новыми полускатами, изъ числа запасныхъ, принадлежащихъ тому-же Товариществу и за его счетъ, причемъ Товарищество Бр. Нобель обязано немедля пополнить запасъ полускатовъ до установленной нормы, получивъ обратно смѣненные полускаты.

Расчетъ за поставку запасныхъ частей Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, взятыхъ изъ центральныхъ складовъ для вагоновъ-цистернъ Товарищества Бр. Нобель производится Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, согласно расцѣнкѣ той вѣдомости Общаго Соглашенія о взаимномъ пользованіи подвижнымъ составомъ и вѣдомостей центральныхъ складовъ, съ отнесеніемъ этого расхода на счетъ Товарищества Бр. Нобель. Негодныя запасныя части, снятыя съ вагоновъ Товарищества поступаютъ въ собственность Товарищества. Высылка запасныхъ частей на дороги и пополненіе израсходованныхъ новыми, на основаніи конвенціонныхъ правилъ, лежатъ на обязанности Управленія петербургской сѣти.

Расчетъ за ремонтъ вагоновъ-цистернъ. 5) Признанный Управленіемъ петербургской сѣти линій Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги необходимымъ ремонтъ, какъ большой, такъ и малый и текущій, а равно и срочный осмотръ вагоновъ-цистернъ Товарищества Бр. Нобель производится распоряженіемъ Управленія петербургской сѣти, причемъ съ владѣльца вагона взимаются расходы по ремонту согласно счетамъ мастерскихъ, съ прибавкою семидесяти пяти процентовъ (75%) стоимости рабочей силы на покрытіе общихъ расходовъ. Кромѣ того, Товарищество Бр. Нобель отвѣчаетъ передъ Правленіемъ Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги за всѣ обязательства, лежащія на Обществѣ по конвенціи и постановленіямъ съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ, какъ нынѣ дѣйствующихъ, такъ и могущихъ быть впредь установленными въ отношеніи ремонта подвижного состава, принадлежащаго Товариществу Бр. Нобель.

Порядокъ обращенія вагоновъ-цистернъ по сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ. 6) Управленіе дороги имѣетъ право не допускать въ движеніе вагоновъ-цистернъ, признанныхъ имъ неисправными, и не несетъ передъ Товариществомъ Бр. Нобель никакой отвѣтственности за простой вагоновъ въ ожиданіи ремонта или во время ремонта, для производства котораго вагоны Товарищества Бр. Нобель ставятся въ общую очередь съ другими больными вагонами.

7) Освидѣтельствованные и принятые дорогою вагоны-цистерны Товарищества Бр. Нобель поступаютъ въ обращеніе, причемъ на приписываемыхъ вагонахъ должна быть сдѣлана надпись „Срочный возвратъ на с.-петербургскую сѣть Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги" и обозначена фирма: „Товарищество Бр. Нобель".

8) Вагоны-цистерны, приписанные къ парку с.-петербургской сѣти Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, до истеченія срока настоящаго договора, Товариществомъ Бр. Нобель не могутъ быть приписаны къ парку другой дороги безъ согласія Правленія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской дороги. Равнымъ образомъ, эти вагоны-цистерны безъ согласія Правленія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги не могутъ быть ни сдаваемы въ арендное пользованіе другимъ лицамъ, ни переводимы для работъ на другія дороги. Воспрещается также Товариществу Бр. Нобель безъ вѣдома Управленія петербургской сѣти перестраивать приписанные къ ней вагоны Товарищества, а равно дѣлать вновь или измѣнять имѣющіяся надписи на этихъ вагонахъ.

9) Во всемъ касающемся порядка отправленія сроковъ доставки и другихъ условій перевозки нефтяныхъ грузовъ, какъ въ прямомъ, такъ и мѣстномъ сообщеніи, а равно по отношенію условій оборота вагоновъ-цистернъ, Товарищество Бр. Нобель подчиняется общимъ правиламъ, тарифамъ и соглашеніямъ между русскими желѣзными дорогами, которыя будутъ дѣйствовать на желѣзныхъ дорогахъ во время существованія сего договора, со всѣми послѣдующими въ нихъ измѣненіями, причемъ провозная плата, а равно дополнительные и иные сборы съ грузовъ, перевозимыхъ въ вагонахъ Товарищества Бр. Нобель, взимаются по дѣйствующимъ во время совершенія

перевозки подлежащимъ тарифамъ, примѣняемымъ къ перевозкамъ въ вагонахъ-цистернахъ отправителей.

10) При слѣдованіи вагоновъ-цистернъ, принадлежащихъ Товариществу Бр. Нобель, примѣняются сроки, указанные въ Общемъ Соглашеніи о взаимномъ пользованіи вагонами съ послѣдующими къ нему измѣненіями. Получаемыя на основаніи Общаго Соглашенія петербургской сѣтью штрафныя деньги за задержку въ оборотѣ вагоновъ-цистернъ Товарищества Бр. Нобель поступаютъ въ пользу Товарищества. Въ возмѣщеніе расходовъ Управленія петербургской сѣти на веденіе учета правильностей оборота приписываемыхъ къ ней цистернъ Товарищества Бр. Нобель уплачиваетъ Обществу Московско-Виндаво-Рыбинской дороги ежегодно по два рубля (2 р.) съ вагона, но не менѣе шестисотъ рублей (600 р.), каковыя деньги и вносятся въ кассу Управленія дороги по третямъ года, за каждую треть впередъ.

11) При перевозкѣ груза въ прямомъ сообщеніи при самомъ отправленіи груженаго вагона со станціи налива Товарищество Бр. Нобель обязано вручать дорогѣ, вмѣстѣ съ накладною, письменное указаніе о томъ, какъ поступить съ грузомъ, если при осмотрѣ вагона на одной изъ станцій по пути его слѣдованія въ немъ окажутся поврежденія, требующія или продолжительной задержки груза до исправленія вагона или перегрузки въ другой вагонъ, т. е. можетъ-ли станція перегрузить грузъ для дальнѣйшаго слѣдованія въ первый-же возвращающійся вагонъ-цистерну Товарищества, или-же она должна потребовать со станціи налива груза другой спеціальный вагонъ, принадлежащій Товариществу. Это заявленіе слѣдуетъ до станціи назначенія при дорожной вѣдомости. При перевозкѣже груза въ мѣстномъ сообщеніи петербургской сѣти Товарищество Бр. Нобель даетъ вышеупомянутое указаніе на все время дѣйствія договора въ видѣ особаго заявленія, подаваемаго въ Управленіе петербургской сѣти. При этомъ, если Товарищество признаетъ необходимымъ для перегрузки груза требовать другой спеціальный вагонъ со станціи налива груза, то за пробѣгъ этого вагона отъ станціи перегрузки взимается установленная тарифомъ плата.

Стоянка вагоновъ-цистернъ въ рыбинскомъ паркѣ. 12) Для стоянки вагоновъ-цистернъ Товарищества Бр. Нобель въ то

время, когда они не заняты перевозкой, назначается станція Рыбинскъ, на которую вагоны и возвращаются по освобожденіи отъ грузовъ. За стоянку вагоновъ на указанной станціи свыше четырехъ (4) сутокъ со времени прибытія ихъ на эту станцію, до момента нагрузки и предъявленія груза къ перевозкѣ, взимается съ каждаго вагона за охраненіе его по тридцати копеекъ (30 коп.) за каждыя сутки, но не болѣе тридцати рублей (30 руб.) съ вагона въ годъ. Плата эта не взимается въ тѣхъ случаяхъ, когда находящіеся на стоянкѣ свыше четырехъ (4) сутокъ приписанные вагоны входятъ въ число 425 вагоновъ-цистернъ Товарищества, безплатное храненіе коихъ на путяхъ петербургской сѣти обусловлено особымъ договоромъ на устройство парка для стоянки вагоновъ въ Копаевѣ.

13) За простой приписанныхъ къ парку петербургской сѣти, принадлежащихъ Товариществу Бр. Нобель, вагоновъ подъ нагрузкою и выгрузкою, взыскивается опредѣленная правилами перевозки по желѣзнымъ дорогамъ нефтяныхъ грузовъ въ вагонахъ-цистернахъ плата на общихъ основаніяхъ, за исключеніемъ простоя на тѣхъ путяхъ, которые находятся въ исключительномъ распоряженіи Товарищества. Нагрузка цистернъ и выгрузка ихъ производится средствами и распоряженіемъ Товарищества Бр. Нобель и никакой платы за производство этихъ операцій въ пользу желѣзной дороги не взимается, при чемъ на тѣхъ станціяхъ петербургской сѣти, гдѣ Товарищество имѣетъ свои спеціальные пути, время для производства этихъ операцій не опредѣляется, на прочихъ-же станціяхъ петербургской сѣти означенныя операціи производятся на общихъ основаніяхъ.

Отвѣтственность за поврежденія. 14) Управленіе петербургской сѣти Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги не принимаетъ на себя никакой отвѣтственности передъ владѣльцемъ за поврежденіе его вагоновъ, за исключеніемъ тѣхъ, которыя произойдутъ при столкновеніяхъ и сходахъ съ рельсовъ вагоновъ на линіяхъ петербургской сѣти, если только сходъ вагона не былъ вызванъ поврежденіемъ самого вагона. Во всѣхъ случаяхъ Управленіе петербургской сѣти не несетъ отвѣтственности за уничтоженіе или поврежденіе вагоновъ Товарищества Бр. Нобель отъ случившагося пожара на станціи или въ поѣздѣ.

Ревизія буксъ и смазка. 15) Ревизія буксъ и смазка вагоновъ-цистернъ производится средствами Правленія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги съ отнесеніемъ расхода на счетъ Товарищества Бр. Нобель, которое уплачиваетъ за смазку по десять копеекъ (10 к.) за тысячу осе-верстъ пробѣга, каковой выдѣляется изъ общаго пробѣга цистернъ соотвѣтственно количеству приписанныхъ цистернъ, а за ревизію буксъ по два рубля (2 р.) за вагонъ-цистерну.

Ремонтъ цистернъ. 16) Ремонтъ вагоновъ свыше условій конвенціонныхъ соглашеній, какъ, напримѣръ: для чистаго и опрятнаго ихъ содержанія, или для предохраненія груза отъ порчи и проч. зависитъ отъ усмотрѣнія или соглашенія Товарищества Бр. Нобель съ Управленіемъ петербургской сѣти, или производится Управленіемъ дороги на общихъ основаніяхъ за счетъ Товарищества Бр. Нобель.

Платежи. 17) Причитающіяся Управленію петербургской сѣти суммы на основаніи настоящаго договора, Товарищество Бр. Нобель обязывается производить не позже, какъ черезъ пятнадцать (15) дней по предъявленіи ему счетовъ и за просрочки уплачиваетъ двѣнадцать процентовъ (12%) годовыхъ или по (30%) за каждый день просрочки платежа. Въ случаѣ задержки уплаты далѣе, чѣмъ на три мѣсяца, Управленіе дороги имѣетъ право прекратить дѣйствіе настоящаго договора, что однако-же не освобождаетъ Товарищества Бр. Нобель отъ уплаты причитающихся съ него суммъ.

Срокъ договора и прекращеніе его. 18) Настоящій договоръ заключается на три года и вступаетъ въ силу со дня утвержденія его въ установленномъ порядкѣ. Дѣйствіе настоящаго договора можетъ быть прекращено временно или навсегда, по распоряженію г. министра путей сообщенія, если то будетъ необходимо для надобностей правительства или для самой дороги и въ такомъ случаѣ, Товарищество Бр. Нобель не должно предъявлять никакихъ претензій ни къ Правленію Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, ни къ правительству.

19) Настоящій договоръ, согласно ст. 34 и 38 дѣйствующаго устава о гербовомъ сборѣ, пишется на актовой бумагѣ, цѣна коей опредѣляется по трехлѣтней сложности суммъ, причитающихся по ст. 10 сего договора съ Товарищества Бр. Но-

бель въ возмѣщеніе расходовъ Управленія петербургской сѣти на веденіе учета правильности оборота приписываемыхъ къ парку этой сѣти цистернъ Товарищества; дальнѣйшій-же пропорціональный гербовый сборъ долженъ быть уплачиваемъ Товариществомъ ежегодно по заключенію счетовъ каждаго года и по сложности суммъ причитающихся по сему договору съ Товарищества Бр. Нобель въ пользу Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги.

20) Всякія измѣненія и дополненія сего договора могутъ послѣдовать не иначе, какъ въ порядкѣ его утвержденія.

21) Подлинный договоръ хранится въ Управленіи петербургской сѣти Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, а засвидѣтельствованная копія съ него выдается Товариществу Бр. Нобель.

Приложеніе № 9.

Работа желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи по перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ.

	1897 г.							**1898 г.**						
	Милліоновъ пудовъ всѣхъ товаровъ малой скорости	Нефть и нефт. остатки		Керосинъ и всѣ прочіе продукты изъ нефти		Всѣ нефтян. грузы		Милліоновъ пудовъ всѣхъ товаровъ малой скорости	Нефть и нефт. остатки		Керосинъ и всѣ прочіе продукты изъ нефти		Всѣ нефтян. грузы	
		Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.		Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.
Баскунчакская	12,5	—	—	—	—	—	—	15,0	—	—	—	—	—	—
Балтійская	92,2	3,5	3,8	0,9	1,0	4,4	4,8	100,0	3,5	3,5	1,1	1,1	4,6	4,6
Варшаво-Вѣнская	290,1	0,2	0,1	1,6	0,5	1,8	0,6	319,6	0,2	—	2,0	0,7	2,2	0,7
Владикавказская	135,3	19,6	14,5	4,6	3,4	24,2	17,9	134,4	7,7	5,7	6,7	5,0	14,4	10,7
Екатерининская	467,6	2,4	0,4	3,1	0,7	5,5	1,1	526,5	2,5	0,5	5,0	0,9	7,5	1,4
Закавказскія	134,5	7,1	5,3	64,5	47,9	71,6	53,2	151,1	7,0	4,6	68,3	45,2	75,3	49,8
Курс.-Хар.-Севаст.	309,9	1,2	0,4	2,9	0,9	4,1	1,3	341,5	1,1	0,3	4,5	1,3	5,6	1,6
Либаво-Роменск.	165,2	0,2	0,1	3,3	2,0	3,5	2,1	181,3	0,2	0,1	4,7	2,6	4,9	2,7
Лодзинская	79,8	—	—	0,6	0,8	0,6	0,8	82,5	—	—	0,7	—	0,7	0,9
Моск.-Брестская	147,1	4,1	2,8	1,1	0,8	5,2	3,6	151,9	4,6	3,0	1,7	1,1	6,3	4,1
М.-В.-Рыбинская	51,4	4,1	7,9	1,0	1,9	5,1	9,8	71,8	6,4	8,9	1,3	1,8	7,7	10,7
Моск.-Казанская	253,9	17,1	6,7	6,2	2,4	23,3	9,1	229,5	17,9	7,9	5,5	2,4	23,4	10,3
Моск.-Кіев.-Ворон.	147,7	0,5	0,4	3,4	2,3	3,9	2,7	184,7	1,2	0,6	4,8	2,6	6,0	3,2
Моск.-Курск.-Нижег.	359,3	41,5	11,6	7,3	2,0	48,8	13,6	390,0	37,3	9,5	7,8	2,0	45,1	11,5
Моск.-Яросл.-Арх.	125,6	24,0	19,1	1,1	0,9	25,1	20,0	150,4	27,8	18,5	1,4	0,9	29,2	19,4
Николаевск.	288,1	17,9	6,2	6,9	2,4	24,8	8,6	302,4	22,1	7,3	6,7	2,2	28,8	9,5
Пермская	76,9	0,1	0,1	1,2	1,6	1,3	1,7	86,4	0,1	0,1	0,9	1,0	1,0	1,1
Полѣсскія	127,8	0,3	0,2	4,4	3,5	4,7	3,7	138,1	0,5	0,4	5,5	5,0	6,0	5,4
Привислинскія	410,0	0,6	0,1	9,0	2,0	9,1	2,1	404,8	0,1	0,1	7,6	1,9	7,7	2,0
Риго-Орловская	225,1	5,0	2,2	5,6	2,5	10,6	4,7	236,9	5,3	2,2	5,6	2,3	10,9	5,5
Ряз.-Уральская	237,6	20,6	8,7	8,9	3,8	29,5	12,5	264,1	21,3	8,0	10,5	4,0	31,8	12,0
Сам.-Златоустовск.	93,2	6,4	6,9	1,1	1,2	7,5	8,1	101,1	2,6	2,5	1,1	1,0	3,7	3,6
С.-П.Б.-Варшавская	132,1	0,7	0,5	1,5	1,1	2,2	1,6	144,9	0,2	0,1	1,7	1,2	1,9	1,3
Сызр.-Вяземская	154,5	4,3	2,8	1,5	1,0	5,8	3,8	179,7	3,7	2,1	2,3	1,3	6,0	3,1
Харьк.-Николаевск.	227,2	1,1	0,5	3,0	1,3	4,1	1,8	254,1	1,1	0,4	4,5	1,4	5,6	1,8
Юго-Восточныя	416,4	21,1	5,1	10,8	2,6	32,2	7,7	473,1	20,3	4,6	12,8	2,7	33,1	7,3
Юго-Западныя	389,8	0,5	0,1	5,8	1,5	6,3	1,6	445,3	0,9	0,2	4,5	1,0	5,4	1,2
	5.580,8	204,1	3,6	161,3	2,9	365,7	6,5	6.062,1	195,9	3,2	179,2	2,9	375,1	6,1

	1899 г.							**1900 г.**						
	Милліоновъ пудовъ всѣхъ товаровъ малой скорости	Нефть и нефт. остатки		Керосинъ и всѣ прочіе продукты изъ нефти		Всѣ нефтян. грузы		Милліоновъ пудовъ всѣхъ товаровъ малой скорости	Нефть и нефт. остатки		Керосинъ и всѣ прочіе продукты изъ нефти		Всѣ нефтян. грузы	
		Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.		Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.
Баскунчакская	19,8	—	—	—	—	—	—	19,6	—	—	—	—	—	—
Балтійская	119,9	3,6	3,0	1,4	1,2	5,0	4,2	136,8	4,5	3,3	1,9	1,4	6,4	4,7
Варшаво-Вѣнская	344,2	0,3	0,1	2,1	0,6	2,1	0,7	335,3	0,2	0,1	2,7	1,3	2,0	1,4
Владикавказская	165,7	11,5	6,9	16,1	9,7	27,6	16,6	203,5	14,1	6,9	25,1	12,2	39,2	19,1
Екатерининская	655,1	2,5	0,4	5,0	0,8	7,5	1,2	683,9	3,1	0,4	6,1	0,9	9,2	1,3
Закавказскія	154,3	6,1	3,9	68,2	44,2	74,3	48,1	178,3	5,8	3,2	72,6	40,6	78,4	43,8
Курс.-Хар.-Севаст.	390,6	1,7	0,4	4,1	1,0	5,8	1,4	444,7	2,1	0,5	5,8	1,3	7,9	1,8
Либаво-Роменск.	193,9	0,3	0,2	5,1	2,6	5,4	2,8	232,2	0,3	0,1	6,0	2,6	6,3	2,7
Лодзинская	85,6	—	—	0,4	0,5	0,4	0,5	85,4	—	—	0,8	0,9	0,8	0,9
Моск.-Брестская	161,9	5,7	3,5	2,1	1,3	7,8	4,8	183,8	6,0	3,3	2,1	1,1	8,1	4,4
М.-В.-Рыбинская	79,7	11,5	14,4	1,8	2,2	13,3	16,6	110,9	20,6	18,6	3,6	3,2	24,2	21,8
Моск.-Казанская	285,8	15,5	5,8	5,1	1,8	20,6	7,6	258,5	14,8	5,7	2,7	1,0	17,5	6,7
Моск.-Кіев.-Ворон.	219,9	1,5	0,7	5,1	2,3	6,6	3,0	251,3	2,5	1,0	6,1	2,4	8,6	3,4
Моск.-Курск.-Нижег.	400,5	34,7	8,6	10,5	2,6	45,2	11,2	418,5	38,8	9,2	10,1	2,4	48,9	11,6
Моск.-Яросл.-Арх.	165,9	36,0	21,7	2,1	1,3	38,1	22,8	184,6	37,3	20,2	2,2	1,2	39,5	21,4
Николаевск.	335,1	29,6	8,8	6,4	1,9	36,0	10,7	379,1	37,9	10,0	6,0	0,2	43,9	10,2
Пермская	99,1	0,1	0,1	1,0	1,0	1,1	1,1	102,6	0,1	0,1	1,0	1,0	1,1	1,1
Полѣсскія	125,5	0,7	0,6	7,3	5,8	8,0	6,4	155,1	0,8	0,5	7,3	4,7	8,1	5,2
Привислинскія	424,1	0,7	0,2	8,6	2,0	9,3	2,2	467,1	0,7	0,2	9,9	2,1	10,6	2,3
Риго-Орловская	236,4	5,4	2,3	6,9	2,9	12,3	5,2	281,7	5,5	1,9	5,8	2,1	11,3	4,0
Ряз.-Уральская	271,8	19,7	7,2	10,0	3,6	29,7	10,8	310,2	17,6	5,2	10,8	3,2	28,4	8,4
Сам.-Златоустовск.	97,0	3,0	3,1	1,4	1,4	4,4	4,5	122,1	2,8	2,3	1,7	1,4	4,5	3,7
С.-П.Б.-Варшавская	167,3	0,2	0,1	1,8	1,1	2,0	1,2	177,8	0,4	0,2	2,6	1,5	3,0	1,7
Сызр.-Вяземская	163,4	4,9	3,0	2,5	1,5	7,4	4,5	185,3	3,8	2,1	1,8	1,0	5,6	3,1
Харьк.-Николаевск.	285,5	1,5	0,5	4,4	1,5	5,9	2,0	300,8	1,9	0,6	5,3	1,7	7,2	2,3
Юго-Восточныя	538,0	13,1	2,4	14,5	2,7	27,6	5,1	625,2	11,1	1,8	13,3	2,1	24,4	3,9
Юго-Западныя	449,0	0,9	0,2	4,6	1,2	5,5	1,1	432,5	1,0	0,2	5,3	1,2	6,3	1,4
	6.638,3	210,7	3,2	198,5	2,9	409,2	6,1	7.290,1	233,7	3,2	218,6	3,0	452,3	6,2

	1901 г.							**Среднее ежегодное за пятилѣтіе 1897—1901 гг.**						
	Милліоновъ пудовъ всѣхъ товаровъ малой скорости	Нефть и нефт. остатки		Керосинъ и всѣ прочіе продукты изъ нефти		Всѣ нефтян. грузы		Милліоновъ пудовъ всѣхъ товаровъ малой скорости	Нефть и нефт. остатки		Керосинъ и всѣ прочіе продукты изъ нефти		Всѣ нефтян. грузы	
		Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.		Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.	Милліон. пудовъ	% ко всѣмъ тов.
Баскунчакская	16,8	—	—	—	—	—	—	14,5	—	—	—	—	—	—
Балтійская	127,5	5,0	3,9	2,2	1,8	7,2	5,7	115,3	4,0	3,5	1,5	1,3	5,5	4,8
Варшаво-Вѣнская	345,1	0,2	0,6	3,1	0,9	3,3	1,5	326,9	0,2	0,1	2,3	0,7	2,5	1,8
Владикавказская	267,7	13,0	4,9	19,6	7,3	32,6	12,2	181,3	13,2	7,3	14,4	7,9	27,6	15,2
Екатерининская	762,5	4,4	0,6	8,5	1,1	12,9	1,7	619,1	3,0	0,5	5,5	0,9	8,5	1,4
Закавказскія	187,7	6,2	3,3	84,7	45,1	90,9	48,4	161,2	6,1	3,8	68,3	42,4	74,4	48,2
Курс.-Хар.-Севаст.	434,8	2,3	0,5	6,0	1,4	8,3	1,9	384,3	1,7	0,4	4,7	1,2	6,4	1,6
Либаво-Роменск.	216,7	0,4	0,2	6,3	2,9	6,7	3,1	198,0	0,3	0,1	5,1	2,5	5,4	2,6
Лодзинская	87,2	—	—	0,8	0,9	0,8	0,9	84,1	—	—	0,7	0,8	0,7	0,8
Моск.-Брестская	178,7	7,4	4,1	2,6	1,5	10,0	5,6	164,8	5,6	3,4	1,9	1,2	1,5	3,6
М. В. Рыбинская	107,8	20,6	19,1	3,9	3,6	24,5	22,7	84,3	12,6	14,9	2,3	2,7	14,9	17,6
Моск.-Казанская	238,8	15,9	6,7	2,8	1,2	18,7	7,9	253,3	18,2	7,2	4,5	1,8	22,7	9,0
Моск.-Кіев.-Ворон.	259,2	2,5	0,9	6,0	2,5	8,5	3,4	213,2	1,6	0,8	5,1	2,4	6,7	3,2
Моск.-Курск.-Нижег.	429,9	46,0	10,7	10,5	2,5	56,5	13,2	399,6	39,6	10,0	9,2	2,3	48,8	12,3
Моск.-Яросл.-Арх.	186,1	35,5	13,7	2,5	1,3	38,0	15,0	162,6	32,1	19,8	1,9	1,2	34,0	21,0
Николаевск.	340,0	33,4	9,8	7,6	2,0	41,0	11,8	328,9	28,2	8,6	6,7	2,0	34,9	10,6
Пермская	111,2	0,1	0,1	1,0	0,9	1,1	1,0	95,3	0,1	0,1	1,0	1,0	1,1	1,1
Полѣсскія	152,1	0,9	0,6	7,0	4,6	7,9	5,2	139,7	0,6	0,4	6,3	4,5	6,9	4,9
Привислинскія	359,1	1,2	0,3	9,7	2,7	10,9	3,0	419,1	0,7	0,2	9,0	2,1	9,7	2,3
Риго-Орловская	241,9	4,3	1,8	6,1	2,5	10,4	4,3	244,4	5,1	2,1	6,0	2,5	11,1	4,6
Ряз.-Уральская	335,8	18,0	5,4	11,8	3,5	29,8	8,9	290,5	19,4	6,6	10,4	3,6	29,8	19,2
Сам.-Златоустовск.	124,7	3,2	2,6	2,1	1,7	5,3	4,3	107,6	3,6	3,3	1,5	1,4	5,1	4,7
С.-П.-Б.-Варшавская	175,8	0,7	0,4	2,8	1,6	3,5	2,0	159,6	0,4	0,3	2,1	1,3	2,5	1,6
Сызр.-Вяземская	170,8	4,2	2,5	1,7	1,0	5,9	3,5	170,7	4,2	2,5	2,0	1,2	6,2	3,7
Харьк.-Николаевск.	344,5	2,2	0,7	6,7	1,2	8,9	1,9	282,4	1,6	0,6	4,8	1,7	6,4	2,3
Юго-Восточныя	448,5	11,3	2,5	12,9	2,9	24,2	5,1	500,2	15,4	3,1	12,9	2,6	28,3	5,7
Юго-Западныя	512,8	0,9	0,2	6,2	1,2	7,1	1,4	445,9	0,8	0,2	5,3	1,2	6,1	2,0
	7.161,0	239,8	3,3	235,1	3,3	474,9	6,6	6.546,8	218,3	3,3	195,4	3,0	414,0	6,3



Приложение № 10-а.

Вѣдомость

нефтянымъ продуктамъ, вывезеннымъ въ Астрахань изъ Баку и Петровска въ навигацію

1902 года.

Прибыло въ Астрахань изъ Баку нефтяныхъ продуктовъ наливомъ въ паровыя шхуны нефтяныхъ фирмъ и разныхъ доставщиковъ въ теченіе навигаціи 1902 года.

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Керосина	Сырой нефти	Минерал. маслъ	Щелоч. отброс.	Всего
			Мартъ			
О-ву „Мазутъ“ . . .	6.737.491	951.016	—	—	—	7.688.507
Т./Д. „Зах. и Скрѣп.“	1.899.994	40.220	—	—	900	1.941.114
Т-ву „Н. Н. Сокол. и К°“	1.318.824	—	125.416	—		1.444.240
Т-ву „Бр. Нобель“ .	6.396.361	1.484.019		Маш. мас. 303.114	—	8.183.494
Бр. Буніятовымъ . .	788.376	—	287.930	—	—	1.076.306
Т-ву „Кер.-Масл.-Пр.“	560.504			—		560.504
О-ву „Кавказъ“ . .	118.931	—		—	—	118.931
Тумаеву	130.934	—		—	—	130.934
Т./Д. „Е. И. Лбова и С-я“	1.659.308	80.113		—	1.360	1.740.781
Шамси Асадуллаеву .	852.560	—		—	—	852.560
„Восточному О-ву“. .	2.836.445	733.576	—	—		3.570.021
Муса Нагіеву . . .	66.766	—	—	—		66.766
Т./Д. „Бр. Кащеевы“.	1.145.325	—		—		1.145.325
Г. С. Куликову . . .	1.415.195	—	—			1.415.195
Бененсону	71.751		—			71.751
„Волж.-Каспійск. О-ву“	1.203.994	148.506	263.487	—	—	1.615.987
Зильберманъ	418.095	—	—	—	—	418.095
Т-ву „Бр. Меркульевы“	164.716	267.893	—	—	400	433.009
Т./Д. „Алекс. Шитовъ“		308.796		—	—	308.796
„Каспійскому Т-ву“ .	—	84.709	—	—	—	84.709
Теръ-Акопову . . .	—	—	200.150	—	—	200.150
Т-ву „Шибаевъ и К°“.		—	—	Маш. мас. 128.682	—	128.682
Итого. .	27.785.570	4.098.848	876.983	431.796	2.660	33.195.857

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Керосина	Сырой нефти	Минерал. маслъ	Щелоч. отброс.	Всего
			Апрѣль			
О-ву „Мазутъ“ . . .	9.262.948	1.300.455	232.237	См. м. 153.980	—	10.949.610
Т./Д. „Е. И. Лбова и С-я“	1.921.201	—	—		—	1.921:201
Т-ву „Бр. Нобель“ .	9.991.008	1.636.855	53.186	Выскозина 255 Маш. м. 150.300	—	11.834.604
Т./Д. „Захар. и Скрѣп.“	1.920.451	—	—		Цементъ 1.000	1.921.451
„Волжско-Касп. О-ву“ .	1.737.299	222.269	244.029	—		2.203.597
Т./Д. „Бр. Кащеевы“ .	2.434.403	—	—			1.434.403
Шамси Асадуллаеву .	1.344.009	—	—	—	—	1.344.009
Тумаеву	65.467	—	—		—	65.467
Т-ву „Кер.-Масл.-Пр.“	603.043	—	301.896	—		904.939
Т-ву „Н. Н. Сокол. и К°“	1.938.976	—	—	—	—	1.938.976
„Восточному О-ву“ .	2.962.312	655.955	754.192	—		4.372.459
Зильберманъ . . .	517.859		—			517.859
Бр. Буніятовымъ . .	1.150.721	—	63.500		—	1.214.221
Т-ву „Бр. Меркульевы“	205.200	363.510			Щел. отб. 980	569.690
Г. С. Куликову . .	1.811.666	—		—	—	1.811.666
Бененсонъ	357.550					357.550
Т./Д. „Алекс. Шитовъ“		92.512		—	—	92.512
Волкову	—	111.463			—	111.463
„Каспійскому Т-ву“ .	—	211.296		—	—	211.296
Теръ-Акопову . . .	—	—	349.365	—		349.365
Т-ву „Шибаевъ и К°“.	—	—	—	168.000	—	168.000
Т-ву „Бр. Нобель“ .	—	—	—	Сол. м. 49.791 Вер. м. 50.200		99.991
Итого. .	37.227.113	4.594.135	1.998.395	572.526	1.980	44.394.329

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Керосина	Сырой нефти	Минерал. маслъ	Щелочн. отбросовъ	Гудрона	Всего
			М	**а**	**й**		
О-ву „Мазутъ“ .	10.102.414	1.442.465	80.365	См.м. 76.618	—	—	11.701.862
Бененсонъ . .	427.310	—	138.386	—	—	—	565.696
Т-ву „К.-М.-Пр.“	151.268	64.704	679.687	—	—	—	895.659
Г. С. Куликову .	1.790.664	—	—	—	—	—	1.790.664
Т-ву „Сок. и К°“.	2.335.627	—	—	—	—	—	2.335.627
Т./Д. „Зах. и Скр.“	1.358.815	—	—	—	—	—	1.358.815
Ш. Асадуллаеву	1.222.306	—	68.907	—	—	—	1.291.213
Т-ву „Бр. Ноб.“	11.717.674	1.732.725	—	Вискоз. 2.923 Сол.м. 100.113 Мш.м. 205.017 Керболин. 675		Кир. 3.000	13.762.127
Т/Д. „Лбова и С-я“	2.281.519	—	—		—	—	2.281.519
„Восточн. О-ву“.	3.135.459	502.933	827.147	—	—	—	4.465.539
Т/Д. „Бр. Кащ.“.	1.694.908	—	—		—	—	1.694.908
Зильберманъ . .	261.941	—	450.888	—		—	712.829
Т-ву „Бр. Мерк.“.	204.428	280.184	—	26	1.500	Гуд. 81.694	570.832
Бр. Буніятовы .	1.588.682	—	520.823	—		„ 40.408	2.149.913
„В.-Касп. О-ву“.	1.717.962	—	415.463	С.м. 115.198	—	—	2.321.667
Т/Д. „Ал. Шит.“ .	—	73.054	—	—	—		134.371
„Каспійск. Т-ву“.	—	134.371	—	—	—	—	169.590
Г. С. Демботъ .	—	169.590	—	—	—		64.813
Теръ-Акопову .	—	64.813	61.801	—			61.801
Итого . .	39.990.967	4.464.839	3.243.467	500.570	4.500	125.102	48.329.445

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Керосина	Сырой нефти	Минерал. маслъ	Щелочн. отбросовъ	Гудрона	Всего
		І	**ю**	**н**	**ь.**		
Т-ву „Бр. Ноб.“.	11.991.670	1.935.143		Выскоз. 2.000 М. мс. 228.950 Соляр. 71.731 Цилин. 50.500			14.280.294
Бр. Буніятовымъ	2.041.521		246.214		—	61.715	2.352.480
Т/Д. „Зах и Скр.“	1.355.678		—			—	1.355.678
„В.-Касп. О-ву“.	927.238	295.166	255.644	—	Поташу 290		1.478.338
Т-ву „Сокол. и К°“	2.134.951		123.802		—		2.258.753
О-ву „Мазутъ“ .	11.063.029	1.231.501	759.172	—	Поташ. отб. 330	—	13.054.032
Т/Д. „Лбова и С-я“	2.171.794		—	—	—		2.171.794
Т/Д. „Бр. Кащ.“.	1.129.822		47.433	—		—	1.177.255
Зильберманъ . .	125.527		325.586		—	—	451.113
Т-ву Кер.-М.-Пр.	445.404	162.611	426.121	Смаз.м. 78.000.		—	1.112.436
Г. С. Демботъ .	38.326	37.875	—				76.201
Перлину . . .	70.000		—	—			70.000
Ш. Асадуллаеву.	1.102.604		180.901	—		—	1.283.505
Г. С. Куликову .	1.944.407	—	—	—			1.944.407
Бененсону . .	354.630	—		—			354.630
Т-ву „Бр. Мерк.“.	33.907	627.824	—		—	203.525	865.256
„Вокапто“ . .	309.772		225.576				535.348
Т/Д. „Ал. Шит.“.		191.276					191.276
„Каспійск. Т-ву .		254.209	—	—	—	—	254.209
Теръ-Акопову .	—	—	61.561				61.561
„Восточн. О-ву“.	3.137.609	940.282	588.467	—			4.666.358
Итого . .	40.377.889	5.676.187	3.240.807	431.181	620	268.240	49.994.924

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Керосина	Сырой нефти	Минерал. масла	Щелочн. отбросовъ	Гудрона	Всего
			Іюль				
О-ву „Мазутъ“ .	12.450.503	1.093.677	283.090	—	—	—	13.827.270
Т-ву „К.-М.-Пр.“	388.631	70.623	647.850	—	—	—	1.107.104
Т-ву „Сокол. и К°“	2.271.913	—	—	—	—	—	2.271.913
Г. С. Куликовъ .	2.010.675	—	—	—	—	—	2.010.675
„Восточн. О-ву“.	3.077.485	936.325	378.951	—	—	—	4.392.761
Т/Д. „Зах. и Скр.“	1.216.721		—	—	—	—	1.216.721
Бр. Буніятовымъ	1.553.838	—	604.224	—	—	—	2.158.062
Ш. Асадуллаеву.	879.280	—	574.262		—	—	1.453.542
Т/Д. „Бр. Кащ.“.	982.675	—	189.096	—	—	—	1.171.771
„В.-Касп. О-ву“.	2.097.855	—	—	—	—	—	2.097.855
Т/Д. „Лбова и С-я“	1.968.528	—		—	—	—	2.968.528
Бененсонъ . .	466.334	—		—	—	—	466.334
Зильберманъ . .	238.560	—	388.228	—	—	—	627.788
Т/Д „Бр. Ашур.“.	101.370	—		—	—	—	101.370
Т-ву „Бр. Мерк.“.	—	339.145		—	3.320	320.072	662.537
Т/Д. „Ал. Шит.“.		193.486	—	—	—		193.486
„Каспійск. Т-ву“.	—	212.432				—	212.432
„Воканто“ . .	—	445.826	—			—	445.826
Г. С. Дембо тъ .	—	64.366	—		—	—	64.366
Теръ-Акопову .			61.561		—	—	61.561
Т-ву „Шиб. и К°“		—		См. м. 84.200	—	—	84.200
Т-ву „Бр. Нобель“	19.866.051	1.671.976		Вискоз. 1.900 Мш. м. 102.547 Сол. м. 198.238 См. м. 50.700 Цилинд. м. 680		—	15.892.092
Итого . .	43.570.419	5.027.856	3.127.262	438.265	3.320	320.072	52.487.194

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Керосина	Сырой нефти	Минерал. масла	Щелочн. отбросовъ	Гудрона	Всего
			Августъ				
„В.-Касп. О-ву“.	2.110.354	624.905	215.168	Смаз. 99.302	Поташу 490	—	3.050.219
Т-ву „Сокол. и К°“	2.478.622	—	—	—	—	—	2.478.622
„Восточн. О-ву“.	3.354.697	719.020	76.874	—			4.150.591
Т/Д. „Лбова и С-я“	2.012.934			—	—	—	2.012.934
Бр. Буніятовымъ	1.612.108		667.631	—			2.279.739
О-ву „Мазутъ“ .	11.601.678	783.457	405.852			—	12.790.987
Зильберманъ . .	188.693		141.464		—	—	330.157
Г. С. Куликову .	2.230.835		—		—	—	2.230.835
„Бр. Ашуров.“ .	102.550				—		102.550
Т/Д. „Зах. и Скр.“	1.375.504	—	—	—			1.375.504
Бененсону . .	338.802	—	—	—	—		338.802
Т/Д. „Бр. Кащ.“ .	1.047.908			—	—		1.047.908
Ш. Асадуллаеву.	827.979		689.953		—		1.517.932
Т-ву „К.-М.-Пр.“	—	93.807	846.301	См. м. 84.000		—	1.024.108
„Каспійск. Т-ву“	—	296.044	—				296.044
Т-ву „Бр. Мерк.“.		308.620		—		243.384	552.004
Т/Д. „Ал. Шит.“.		67.581	—	—	Пот. отб. 520	—	68.101
Теръ-Акопову .	—	—	111.261		—		111.261
Т-ву „Шиб. и К°“.	—	Сабон. 4.152 Кер. тяж. 6.629	—	Маш. 14.228 См. м. 92.000 Цил. 31.456	—	—	148.465
Т-ву „Бр. Нобель“	13.955.215	1.829.256		Вискоз. 4.879 Соляр. 50.085 Смаз. 100.246 Маш. 101.333 Верет. 100.010	—		16.141.024
Итого . .	43.237.879	4.733.471	3.154.504	677.539	1.010	243.384	52.047.787

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Керосина	Сырой нефти	Пиро-нафта	Минерал. маслъ	Щелочн. отбросовъ	Гудрона	Всего
			С е н т я б р ь					
Бр. Буніятовымъ .	2.318.935	—	380.405	—		—	—	2.699.340
О-ву „Мазутъ“ . .	10.340.400	722.581	246.382	—	—	—	—	11.309.373
Т/Д. „Зах. и Скрѣп.“	2.319.837	—		—	—	—		2.319.837
Т-ву „Бр. Нобель“ .	15.335.571	998.716	85.282	108.645	Вискоз. 4.505 Соляр. м. 13 Маш. 51.100 Смаз. 49.498	Неф. 6	—	16.633.336
„Восточному О-ву“	3.216.804	800.362		—	—	—	—	4.017.166
Г. С. Куликову . .	1.758.056	—	—	—	—	—	—	1.758.056
Т-ву „Бр. Меркул.“	42.705	319.340	—	—	—	—	162.538	524.583
Т-ву „Сокол. и К⁰“	2.051.117	—	—	—	—		—	2.051.117
В.-Каспійск. О-ву“	1.911.423	551.680	—	—	Смаз. 32.000	139		2.495.242
Зильберманъ . . .	107.836	—	140.754	—	—	—	—	248.590
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	803.933	—	—		—	—	—	803.933
Ш. Асадуллаеву .	1.122.114	—	161.549		—	—		1.283.663
Т/Д. „Лбова и С-я“	1.332.966	—	—				—	1.332.966
Т/Д. „Бр. Ашур.“ .	33.790	—	—		—	—	—	33.790
Муса Нагіеву . .	467.536	—	—	—	—	—	—	467.536
Т-ву „Кер.-М.-Пр.“	75.372	71.743	574.426	—	Смазоч. 3.309 Соляр. 61.000	—		785.850
„Каспійскому Т-ву“	—	211.387	—	—	—	—	1.500	212.887
Теръ-Акопову . .	—	—	100.576	—	—	—	—	100.576
О-ву „Кавказъ“ . .	—	—	41.204	—	—	—	—	41.204
Итого . .	43.238.405	3.675.809	1.730.578	108.645	201.425	145	164.038	49.119.045

Прибыло въ Астрахань изъ Петровска нефтяныхъ продуктовъ наливомъ въ паровыя шхуны нефтяныхъ фирмъ и разныхъ доставщиковъ въ теченіе октября мѣсяца 1902 года.

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Керосина	Сырой нефти	Пиро-нафта	Минерал. маслъ	Щелочн. отбросовъ	Гудрона	Всего
Ларину	40.685	—	—	—	—	—	—	10.685
Итого . .	42.685	—	—	—	—	—	—	40.685

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Керосина	Сырой нефти	Пиро-нафта	Минерал. маслъ	Поташн. отбросовъ	Гудрона	Всего
			О к т я б р ь					
Д/Д. „Бр. Кащ.“ . .	1.306.230	—	—			—		1.306.230
Т-ву „Кер.-М.-Пр.“	626.591			—	Смаз. 34.200 Соляр. 32.500		185	693.776
Т/Д. „Зах. и Скр.“	1.838.350		—		—		—	1.838.350
Т-ву „Бр. Нобель“.	1.679.939	449.251	51.855	—	Вискоз. 400 Цилинд. 4.218		—	5.185.663
„В.-Касп. О-ву“ .	1.481.631	465.755	—	—	Смаз. 52.000	—		1.999.386
О-ву „Мазутъ“ . .	7.234.714	660.104			—	640	—	7.895.458
Т-ву „Бр. Мерк.“ .	122.541	239.378	—	—			40.705	42.621
Т/Д. „Лбова и С-я“	1.009.565	—	—		—	240	—	1.009.805
Т-ву „Сокол. и К⁰“	1.619.147	—	—	—	—	—		1.619.147
Бр. Буніятовымъ .	2.034.835	—	—	—		—		2.034.835
„Восточному О-ву“.	3.329.344	290.008	—	—				3.619.352
Г. С. Куликову .	1.078.858	—	—	—	—	—		1.078.858
Муса Нагіеву . .	655.690	—	—	—		—		655.690
Зильберманъ . . .	233.399	—	—	—	—	—	—	233.399
Ш. Асадуллаеву .	1.209.767	—	—	—	—	—	—	1.209.767
„Каспійскому Т-ву“	—	41.767	—	—	—	—	3.700	45.467
Т/Д. „Ал. Шитовъ“		66.152	—	—	—		—	66.152
Т-ву „Шиб. и К⁰“.	—	—	—	445	Верет. 36.000 См. м. 31.359 Цилинд. 6.017 Маш. 13.000	Астр. 3.781 Сабон. 1.375	—	92.070
Итого. .	28.460.601	2.212.415	51.855	445	209.694	6.129	41.890	30.986.029
			Н о я б р ь					
„Восточному О-ву“	76.016	—	—	—	—	—	—	76.016
Итого. .	76.016	—	—	—	—	—	—	76.016

Всего паровымъ флотомъ доставлено въ Астрахань нефтяныхъ продуктовъ въ теченіе навигаціи 1902 года слѣдующее количество:

	Нефтян. остат.	Керосина	Сырой нефти	Пиро-нафта	Минерал. маслъ	Щелочн. отбросовъ	Гудрона	Всего
			Изъ Баку:					
Въ Мартѣ	27.785.570	4.098.848	876.983	—	431.796	2.660	—	33.195.857
„ Апрѣлѣ	37.227.113	4.594.315	1.998.395	—	572.526	1.980	—	44.394.329
„ Маѣ	39.990.967	4.464.839	3.243.467	—	500.570	4.500	125.102	48.329.445
„ Іюнѣ	40.377.889	5.676.187	3.240.807	—	431.181	620	268.240	49.994.924
„ Іюлѣ	43.570.419	5.027.856	3.127.262	—	438.265	3.320	320.072	52.487.194
„ Августѣ	43.237.879	4.733.471	3.154.504	—	677.539	1.010	243.384	52.047.787
„ Сентябрѣ	43.238.405	3.675.809	1.730.578	108.645	201.425	145	164.038	49.119.045
„ Октябрѣ	28.460.601	2.212.415	51.855	445	209.694	6.129	44.890	30.986.029
„ Ноябрѣ	76.016	—	—	—	—	—	—	76.016
Всего	303.864.859	34.483.740	17.423.851	109.090	3.462.996	20.364	1.165.726	360.630.626
			Изъ Петровска:					
Въ Сентябрѣ	40.685	—	—	—	—	—	—	40.685
Всего	304.005.544	34.483.740	17.423.851	109.090	3.462.996	20.364	1.165.726	360.671.311

Прибыло въ Астрахань изъ Баку нефтяныхъ продуктовъ на парусныхъ шхунахъ нефтяныхъ фирмъ и разныхъ доставщиковъ въ теченіе навигаціи 1902 года.

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Керосина	Сырой нефти	Минерал. маслъ	Бензина	Гудрона	Всего
		М	а	р	т	ъ	
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	183.964	—	—	—	—	—	183.964
Суслову и Александрову . . .	37.709	—	—	—	—	—	37.709
Бененсонъ	281.331	—	—	—	—	—	281.331
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“ . .	107.300	—	—	—	—	—	107.300
Воканто	191.789	—	—	—	—	—	191.789
Т/Д. „Бр. И. и А. Губины“ . .	85.402	—	—	—	—	—	85.402
Г. С. Демботъ.	257.548	—	—	—	—	—	257.548
Т-ву „Керос.-Масл.-Произв.“ .	68.087	—	348.165	—	—	—	416.252
Т-ву „Бр. Нобель“	—	—	—	28.214	16.028	—	44.242
О-ву „Кавказъ“	29.066	—	100.528	—	—	—	129.594
Т-ву „Вл. Макаровъ и С-я“ . .	47.054	—	—	—	—	—	47.054
Шамси Асадуллаеву	329.713	—	—	—	—	—	329.713
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	391.271	—	—	—	—	—	391.271
Г. С. Куликову	347.192	—	—	—	—	—	347.192
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°“ .	—	15.796	—	27.170	—	—	42.966
Итого . .	2.357.426	15.796	448.693	55.384	16.028	—	2.893.327

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Керосина	Сырой нефти	Минерал. маслъ	Бензина	Гудрона	Всего
		А	п	р	ѣ	л	ь
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°“ .	—	6.011	—	6.930	—	—	12.941
Комп. „Надежда“	—	—		—	—	4.318	4.318
Г. С. Куликову	364.118			—			364.118
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	225.998	—	—	—	—	—	225.998
Г. Бененсонъ	140.391	—	—	—			140.391
О-ву „Кавказъ“	208.502		—	—	—	—	208.502
Г. С. Демботъ	183.995		—	—	—	—	183.995
Т-ву „Вл. Макаровъ и С-я“ . .	110.129	—	—	—		—	110.129
„Волжско-Каспійск. О-ву“ . .	—		140.099	—	—	—	140.099
Шамси Асадуллаеву	257.752		—	—	—	—	257.752
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“.	174.865		—	—	—	—	174.865
Т-во „Кер.-Масл.-Произв.“ . .	78.957		—	—	—		78.957
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“ . .	82.086		—	—	—	—	82.086
Итого . .	1.826.793	6.011	140.099	6.930	—	4.318	1.984.151

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Сырой нефти	Минеральн. маслъ	Бензина	Всего
		М	а	й	
Т-ву „Кероспно-Масл.-Производства“ . . .	340.136	167.921	—	—	508.057
Г. С. Куликову	534.891		—		534.891
Г. Бененсонъ	67.496	—	—	—	67.496
„Волжско-Каспійскому О-ву“	—	52.836	—		52.836
Т./Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	116.831	—	—	—	116.831
О-ву „Кавказъ“	48.039	51.808	—	—	99.847
Суслову и Александрову	240.230		—	—	240.230
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°“.	21.364	—		—	21.364
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“	57.089	—	—	—	57.089
Шамси Асадуллаеву	252.342	—	—	—	252.342
Г. С. Демботъ	264.122	32.694	—	—	296.816
Т-ву „Бр. Нобель“	—	—	15.335	16.218	31.553
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	8.672	127.947	—	—	136.619
Т-ву „Бр. Макаровъ и С-я“	109.930		—		109.930
Т/Д. „Бр. И. и А. Губины“	33.864		—	—	33.864
Итого . .	2.095.006	433.206	15.335	16.218	2.559.765

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Сырой нефти	Минерал. маслъ	Бензина	Всего
		Іюнь.			
Т-ву „Бр. Нобель“	89.691	—	6.712	2.678	99.081
Г. Бененсону	79.937	—	—	—	79.937
Т./Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	31.474	—	—	—	31.434
Г. С. Куликову	85.593	—	—	—	85.593
„Волжско-Каспійскому О-ву“	31.656	—	—	—	31.656
Т./Д. „Бр. Кащеевы“	56.117	—	—	—	56.117
Итого	374.468	—	6.712	2.678	383.858
		Іюль			
Т-ву „Керосино-Масл.-Произв.“	368.574	—	—	—	368.574
Т-ву „Бр. Нобель“	189.627	—	3.861	37.778	231.266
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	51.026	26.869	—	—	77.895
Воканто	59.282		—	—	59.282
Шамси Асадуллаеву	191.570	—	—	—	191.570
Т./Д. „Е. П. Лбова и С-я“	111.697	—	—	—	111.697
Г. С. Куликову	310.499	—	—	—	310.499
Т./Д. „Бр. П. и А. Губины“	84.302	—	—	—	84.302
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	235.526	20.846		—	256.372
Бененсонъ	116.726	—	—	—	116.726
Г. С. Демботъ	20.940	112.524	—	—	133.464
О-ву „Кавказъ“	44.517	—	—	—	44.517
Г. Рѣдькину	39.500	—	—	—	39.500
„Волжско-Каспійскому О-ву“	56.231	48.890	—	—	105.121
Итого	1.880.017	209.129	3.861	37.778	2.130.785

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Керосина	Сырой нефти	Минерал. масла	Бензина	Всего
		А в	г у	с т	ъ	
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	485.279	—	—	—	—	485.279
Т-ву „Шибаевъ и К°“	—	2.290	—	31.366	—	33.656
Г. С. Демботь	36.197	—	78.525	—		114.722
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“	32.092		—		—	32.092
Бененсону	85.289	—			—	85.289
Т-ву „Н. И. Соколовъ и К°“	84.352	—	—	—	—	84.352
Шамси Асадуллаеву	51.492	—	—	22.673	—	51.492
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	55.826	—	22.673	—	—	78.499
Т-ву „Бр. Нобель“	197.292	—	—	9.470	15.220	221.982
Г. С. Куликову	211.195	—	—	—	—	211.195
Т/Д. „Бр. И. и А. Губины“	50.496		—		—	50.496
„О-ву Кавказъ“	87.532	—	—	—	—	87.532
Т-ву Керосино-Масл.-Произв.	332.644		—		—	332.644
Суслову и Александрову	135.539				—	135.539
Итого	1.845.225	2.290	101.198	40.836	15.220	2.001.769

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Керосина	Сырой нефти	Минерал. масла	Бензина	Всего
			Сентябрь			
Суслову и Александрову	56.526	—	—	—	—	56.526
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я"	79.141	—	—	—	—	79.141
Шамси Асадуллаеву	181.024		21.406	—	—	202.430
Г. С. Куликову	390.730	—	—	—	—	390.730
Т-ву „Керосино-Масл.-Производства"	103.901	—	—	—	—	103.901
Т/Д. „Бр. Кащеевы"	147.221	—	—	—	—	147.221
Т-ву „Бр. Нобель"	178.601	—	—	10.506	19.871	208.978
Т/Д. „Бр. И. и А. Губины"	33.747	—	—	—	—	33.747
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°"	51.091	—	—	—	—	51.091
„Волжско-Каспійскому О-ву"	135.277	—	—	—	—	135.277
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій"	59.137	—	—	—	—	59.137
Г. С. Демботь	136.748	—	—	—	—	136.748
О-ву „Кавказъ"	23.337	—	—	—	—	23.337
Итого	1.576.481	—	21.406	10.506	19.771	1.628.264

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Керосина	Сырой нефти	Минерал. масла	Бензина	Всего
			Октябрь			
„Волжско-Каспійскому О-ву"	32.336			—		32.336
Т-ву „Керосино-Масл. Произ."	88.800			—		88.800
Т-ву „Бр. Нобель"	125.039	—		9.374	17.129	151.542
Т./Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій"	69.358		—	—		69.358
Т./Д. „Е. II. Лбова и С-ья"	32.201		—	—		32.201
Шамси Асадуллаеву	88.534	—	—		—	88.534
Т-ву „Вл. Макаровъ и С-ья"	12.956		—			12.956
Т./Д. „Бр. И. и А. Губины"	26.803	—	—	—	—	26.803
Т./Д. „Бр. Кащеевы"	23.420	—		—	—	23.420
О-ву „Кавказъ"	25.451		—		—	25.451
Итого	551.904	—	—	9.374	17.129	581.407

Всего парусным флотомъ доставлено изъ Баку въ Астрахань нефтяныхъ продуктовъ въ теченіе навигаціи 1902 года слѣдующее количество:

	Нефтян. остатковъ	Керосина	Сырой нефти	Минерал. маслъ	Бензина	Гудрона	Всего
Въ Мартѣ	2.357.426	15.796	448.693	55.384	16.028	—	2.893.327
„ Апрѣлѣ	1.826.793	6.011	140.099	6.930	—	4.318	1.984.151
„ Маѣ	2.095.006	—	433.206	15.335	16.218	—	2.559.765
„ Іюнѣ	374.468	—	—	6.712	2.678	—	383.858
„ Іюлѣ	1.880.017	—	200.129	3.861	37.778	—	2.130.785
„ Августѣ	1.845.225	2.290	101.198	40.836	15.220	—	2.004.769
„ Сентябрѣ	1.576.481	—	21.406	10.506	19.871	—	1.628.264
„ Октябрѣ	554.904	—	—	9.374	17.129	—	581.407
Итого	12.510.320	24.097	1.353.731	148.938	124.922	4.318	14.166.326

Прибыло въ Астрахань изъ Баку нефтяныхъ продуктовъ въ теченіе навигаціи 1902 года, грузомъ въ бочкахъ.

Кому прибыло	Гудрона	Суррогатовъ	Минер. маслъ	Щелочн. отброс.	Всего
	Мартъ				
„Восточному О-ву“ .	12.592	2.204	—	—	14.796
Комп. „Надежда“ . .	21.145	—	—	—	21.145
Итого. .	33.737	2.204	—	—	35.941
	Апрѣль				
„Восточному О-ву“ .	—	6.485	100	—	6.585
Комп. „Надежда“ . .	71.017	—	—	—	71.017
О-ву „Кавк. и Мерк.“	4.070	—	—	—	4.070
Итого. .	75.087	6.485	100	—	81.672
	Май				
„Восточному О-ву“ .	3.000	2.305	2.057	765	8.127
Комп. „Надежда“ . .	47.141	—	—	—	47.141
О-ву „Кавк. и Мерк.“	4.100	—	—	—	4.100
Итого. .	54.241	2.305	2.057	765	59.368
	Іюнь				
„Восточному О-ву“ .	3.372	4.400	1.755	502	10.029
Комп. „Надежда“ . .	16.293	338	—	—	16.630
Итого. .	19.664	4.738	1.755	502	26.659
	Іюль				
„Восточному О-ву“. .	—	2.912	—	—	2.912
Комп. „Надежда“ . .	10.220	—	—	—	10.220
О-ву „Кавк. и Мерк.“	4.700	—	—	—	4.700
Итого. .	14.920	2.912	—	—	17.832
	Августъ				
„Восточному О-ву“ .	3.000	10.913	—	—	13.913
Комп. „Надежда“ . .	39.402	—	—	—	39.402
О-ву „Кавк. и Мерк.“	7.100	—	—	—	7.100
Итого. .	49.502	10.913	—	—	60.415

Кому прибыло	Гудрона	Суррогатовъ	Всего
	Сентябрь		
„Восточному Обществу"	3.000	20.011	23.011
Комп. „Надежда"	33.682	—	33.682
Обществу „Кавказъ и Меркурій". . .	600	—	600
Итого . .	37.282	20.011	57.293
	Октябрь		
„Восточному Обществу"	1.500	14.938	16.438
Комп. „Надежда"	12.653	1.227	13.880
Обществу „Кавказъ и Меркурій". . .	3.000	—	3.000
Итого . .	17.153	16.165	33.318

Всего доставлено въ Астрахань изъ Баку нефтяныхъ продуктовъ грузомъ въ бочкахъ въ теченіе навигаціи 1902 года, слѣдующее количество:

	Гудрона	Суррогатовъ	Минерал. маслъ	Щелочн. отброс.	Всего
Въ Мартѣ . .	33.737	2.204	—	—	35.941
„ Апрѣлѣ . .	75.087	6.485	100	—	81.672
„ Маѣ . . .	54.241	2.305	2.057	765	59.368
„ Іюнѣ . . .	19.664	4.738	1.755	502	26.659
„ Іюлѣ . . .	14.920	2.912	—	—	17.832
„ Августѣ . .	49.502	10.913	—	—	60.415
„ Сентябрѣ .	37.282	20.011	—	—	57.293
„ Октябрѣ .	17.153	16.165	—	—	33.318
Итого . .	301.586	65.733	3.912	1.267	372.498

Всего въ навигацію 1902 года прибыло въ Астрахань изъ Баку и Петровска нефтяныхъ продуктовъ слѣдующее количество:

Нефтян. остатковъ	Сырой нефти	Керосина	Пиро-нафта	Бензина	Минерал. маслъ	Гудрона	Суррага-товъ	Щелочн. отбросовъ	Всего
Паровымъ флотомъ									
изъ Баку									
303.964.859	17.423.851	34.483.740	109.090		3.462.996	1.165.726	—	20.364	360.630.626
изъ Петровска									
40.685	—	—	—	—	—	—	—	—	40.685
304.005.544	17.423.851	34.483.740	109.090	-	3.462.996	1.165.726	—	20.364	360.671.311
Парусным флотомъ									
изъ Баку									
12.510.320	1.353.731	24.097	-	124.922	148.938	4.318			14.166.326
въ бочкахъ									
—	—		—	—	3.912	301.586	65.733	1.267	372.498
316.515.864	18.777.582	34.507.837	109.090	124.922	3.615.846	1.471.630	65.733	21.631	375.210.135



Приложеніе № 10-б.

Вѣдомость

нефтянымъ продуктамъ, вывезеннымъ изъ Баку и Петровска въ Астрахань въ навигацію

1903 года.

Прибыло въ Астрахань изъ Баку нефтяныхъ продуктовъ въ паровыхъ шхунахъ нефтяныхъ фирмъ и разныхъ доставщиковъ въ теченіе навигаціи 1903 года.

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Сырой нефти	Керосина	Пиронафта	Масла машиннаго	Масла соляров.	Масла цилинд.	Вискозина	Проч. маслъ	Гудрона	Щелочн. отброс.	Поташа	Поташн. отброс.	Всего
				М	а	р		т	ъ					
Т-ву „Бр. Нобель“	2.780.709	—	1.475.708	—	100.237	—	829	2.726	831	—	—	—	—	4.361.040
О-ву „Мазутъ“	4.505.649	473.681	575.956	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.555.286
„Восточному О-ву“	1.717.445	229.274	147.298	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.094.017
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	1.402.347	—	40.359	—	—	—	—	—	—	—	750	—	—	1.443.456
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°“	640.853	—	—	—	—	68.000	—	—	—	—	—	—	—	708.853
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“	1.114.888	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.114.388
Т-ву „Бр. Меркульевы“	42.281	—	403.152	—	—	—	—	—	—	—	3.419	—	—	448.852
Бр. Буніятовымъ	1.388.692	391.456	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.780.148
Г. С. Куликову	803.090	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	803.090
Шамси Асадуллаеву	1.047.330	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.047.330
Т/Д. „Алекс. Шитовъ“	—	—	180.386	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180.386
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	837.213	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	837.213
Муса Нагіеву	70.252	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70.252
Г. С. Демботъ	125.202	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125.202
О-ву „Олеумъ“	—	—	169.296	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169.296
„Волжско-Каспійскому О-ву“	642.392	—	306.278	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	948.790
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°“	198.340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	198.340
Шумахеру	—	76.172	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76.172
Теръ-Акопову	—	38.669	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38.669
Итого	17.316.683	1.209.252	3.298.433	—	100.237	68.000	829	2.726	831	—	4.169	—	120	22.001.280

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Сырой нефти	Керосина	Пиронафта	Масла машиннаго	Масла соляров.	Масла цилинд.	Вискозина	Проч. маслъ	Гудрона	Щелоч. отброс.	Поташа	Поташ. отброс.	Всего
				А п р ѣ л ь										
Т-ву „Бр. Нобель“	6.230.726	—	2.698.811	50.041	51.309	211.029	667	2.417	50.835	—	—	—	—	9.295.835
О-ву „Мазутъ“	8.245.453	153.035	1.232.525	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.631.013
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	3.360.709	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.360.709
Восточному О-ву	3.051.743	981.412	629.747	—	1.249	—	—	—	—	3.080	—	—	—	4.667.231
Муса Нагіеву	71.550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71.550
Бр. Буніятовымъ	2.405.420	622.884	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.028.304
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“ . .	1.708.622	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.708.622
Шамси Асадуллаеву	2.000.781	—	40.108	—	—	—	—	—	32	—	—	66	—	2.040.987
Г. С. Куликову	1.557.246	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.557.246
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°“ .	2.512.093	—	180.196	—	—	—	—	—	100.000	—	—	—	—	2.792.289
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	1.362.247	—	—	—	—	170.000	—	—	—	—	—	—	—	1.532.247
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . . .	—	—	457.279	—	—	—	—	—	—	—	975	—	—	458.254
„Волжско-Каспійск. О-ву“ . .	1.534.258	—	540.073	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.074.331
Г. С. Демботъ	—	—	353.961	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	353.961
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°“ .	451.094	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	451.094
Т/Д. „Алексѣй Шитовъ“. . .	—	—	218.941	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	218.941
Теръ-Акопову	—	152.060	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	152.060
Шумахеру	—	267.666	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	267.666
Итого . .	34.491.942	2.177.057	6.351.641	50.041	52.558	381.029	667	2.417	150.867	3.080	975	66	—	43.662.340

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Сырой нефти	Керосина	Масла машин.	Масла солар.	Масла цилинд.	Виско-зина	Проч. маслъ	Гудрона	Карбо-линеума	Щелоч. отброс.	Поташа	Поташ. отброс.	Нигроля	Всего
Май															
Т-ву „Бр. Нобель“ . .	6.064.169	—	1.683.460	51.674	49.566	—	1.341	201.486	—	584	—	—	—	—	8.052.280
О-ву „Кавказъ“ . . .	8.086.945	694.693	1.266.352	—	—	—	—	—	32.814	—	—	296	—	—	10.081.100
О-ву „для добыв. русской нефти и жидк. топл.“.	—	—	—	—	—	—	—	36.500	—	—	—	—	—	—	36.500
Т./Д. „Захар. и Скрѣп.“	3.316.467	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.316.467
Восточному О-ву . .	3.781.585	526.964	874.500	—	—	719	—	3.700	—	—	—	—	—	—	5.187.468
Муса Нагіеву	132.454	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132.454
Бр. Буніятовымъ . .	3.046.409	890.819	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.937.228
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“	2.442.848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.442.848
Шамси Асадуллаеву. .	2.180.999	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.180.999
Г. С. Куликову . . .	1.612.112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	1.612.123
Т-ву „С. М. Шиб. и К°“	2.501.993	—	60.162	—	—	—	—	74.000	—	—	—	—	—	—	2.636.155
Т/Д. „Бр. Кашеевы“ .	1.685.239	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.685.239
Т-ву „Бр. Меркульевы“.	—	—	720.370	—	—	—	—	—	209.695	—	—	—	—	—	930.065
„Волжско-Касп. О-ву“ .	2.462.136	—	—	—	—	—	—	39.885	—	—	—	—	—	—	2.502.011
Г. С. Демботъ	—	—	352.697	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	352.697
О-ву „Олеумъ“ . . .	—	—	74.092	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74.092
Т-ву „Н. Н. Сокол. и К°“.	559.060	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	559.060
Т/Д. „Алексѣй Шитовъ“	—	—	256.634	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	256.634
Итого . .	37.872.406	2.112.476	5.288.267	51.674	49.566	719	1.341	355.571	242.509	584	11	296	—	—	45.975.420

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Сырой нефти	Керосина	Масла машин.	Масла солар.	Масла цилинд.	Вискозина	Проч. маслъ	Гудрона	Карболинеума	Щелоч. отброс.	Поташа	Поташ. отброс.	Нигроля	Всего
				Іюнь.											
Т-ву „Бр. Нобель“ . .	6.476.658	—	2.158.727	252.857	—	54.633	6.871	591	—	185	—	—		680	8.951.202
О-ву „Мазутъ“	8.706.393	372.444	1.161.908	—	—	—	—				—		—	—	10.240.745
„Касп.-Черноморск. О-ву“	—	—	116.442	—	—	—	—	—	—		—		—	—	116.442
Т./Д. „Захар. и Скрѣп.“.	3.337.519	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.337.519
Восточному О-ву . .	3.800.275	—	1.012.974	—	—	—	—	1.420	—	—	—	—	—	—	4.814.669
Муса Нагіеву	354.818	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	354.818
Бр. Буніятовымъ . . .	2.820.823	841.920	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.662.743
Т./Д. „Е. И. Лбова и С-я“	2.345.618	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.345.618
Шамси Асадуллаеву . .	2.493.847	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.493.847
Г. С. Куликову. . . .	1.399.186	140.000	—	—	—	—	—	—	—		—	—	90	—	1.539.276
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°“	2.045.272	—	514.659	—	—	—	—	120.000	—	—	—	—	—	—	2.679.931
Т./Д. „Бр. Кащеевы“. .	1.566.727	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.566.727
Т/Д. „Бр. Меркульевы“ .	167.176	—	638.343	—	—	—	—	—	41.794	—	—	—	—	—	847.313
„Волжско-Каспійск. О-ву“	1.224.604	376.548	516.860	—	—	—	—	39.747	—	—	—	—	—	—	2.157.759
Г. С. Демботъ	—	—	333.297	—	—	—	—	—	—	—			—	—	333.297
О-ву „для добыв. русской нефти и жидк. топл.“ .	—	—	76.804	39.250	—		—	—	—		—	—		—	116.054
Т/Д. „И. Ѳ. Колесн. съ Бр.“	360.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	360.000
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°“	851.924	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	851.924
Т./Д. „Алексѣй Шитовъ“	—	—	107.986	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107.986
Итого . .	37.950.840	1.730.912	6.638.000	292.107	—	54.633	6.871	161.758	41.794	185	—	—	90	680	46.877.870

Кому прибыло	Нефтян. остат.	Сырой нефти	Керосина	Пиронафта	Масла машинных	Масла соларов.	Масла цилинд.	Вискозина	Проч. маслъ	Гудрона	Суррогата	Щелоч. отброс.	Всего
				І	ю	л	ь						
Т-ву „Бр. Нобель“.	7.057.497	77.823	1.684.135	51.684	203.707	99.764	4.631	1.587					9.183.831
О-ву „Мазутъ“	4.982.972	1.643.228	1.170.194	—	—	—	—	—		—			7.796.394
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	3.474.389		—	—	—	—				—			3.474.389
Восточному О-ву	4.407.387	149.147	721.585	—	—	—	3.239			3.060	2.032		5.286.150
Муса Нагіеву.	115.128	—	—	—	—			—		—		—	115.128
Бр. Буніятовымъ	2.531.185	725.983	—	—	—		—	—	—	—	—		3.257.168
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“. .	2.765.500	106.719	—	—	—		—						2.872.219
Шамси Асадуллаеву	2.290.446	139.448	79.250	—	—	—	—	—	—		—	—	2.509.144
Г. С. Куликову	1.965.058	—	—	—	—	—		—		—			1.965.058
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°“ .	2.156.643	—	806.079	556	—		5.720		4.465				2.973.463
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	1.431.864	141.291		—	—	—	—		—				1.573.155
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . . .	—	—	355.673	—	—						—		355.673
„Волжско-Каспійскому О-ву“ .	978.419	717.668	519.770	—	40.000	—	—				—		2.255.857
Г. С. Демботъ	—		275.913	—	—	—	—	—	—	—	—	—	275.913
О-ву „для добыванія русской нефти и жидкаго топлива“ .		—		—	120.000	—	—	—		—	—	—	120.000
О-ву „Олеумъ“	—	—	178.796	—		—	—	—	—	—	—	—	178.796
Т/Д. „И. Ѳ. Колесниковъ съ Бр.“	216.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	216.000
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°“ .	402.885	—	—		—	—				—	—		402.885
Т/Д. „Алексѣй Шитовъ“ . .	—		251.687	—	—	—	—	—	—		—	—	251.687
Итого . .	34.775.373	3.701.307	6.043.082	52.240	363.707	99.764	13.593	4.587	4.465	3.060	2.032	—	45.063.210

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Сырой нефти	Керосина	Пиронафта	Веретен. масла	Масла соларов.	Масла цилинд.	Вискозина	Проч. маслъ	Гудрона	Суррогата	Щелоч. отброс.	Всего
				А в г у с т ъ									
Т-ву „Бр. Нобель“	6.307.911	76.284	1.863.634	—	51.000	199.912	—	5.501	—	—	—	—	8.504.242
О-ву „Мазутъ“	6.074.463	1.029.356	1.171.300	—	—	—	—	—	38.300	—	—	—	8.313.419
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	3.694.922	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.694.922
Восточному О-ву	3.858.377	76.874	868.608	—	—	—	3.983	—	—	—	—	13	4.807.855
Бр. Буніятовымъ	1.963.958	1.213.294	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.177.252
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“ . .	2.568.845	45.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.613.845
Шамси Асадуллаеву	1.650.126	—	39.757	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.689.883
Г. С. Куликову	2.256.129	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.256.129
Т-ву „Шибаевъ и К°“ . . .	1.568.181	—	937.253	—	—	—	—	—	80.000	—	—	256	2.585.690
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	1.168.246	219.112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.387.358
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . . .	—	—	518.372	—	—	—	—	—	—	—	—	—	518.372
„Волжско-Каспійскому О-ву“ .	1.370.383	788.356	221.271	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.380.010
Г. С. Демботъ	—	—	447.256	—	—	—	—	—	—	—	—	—	447.256
Т/Д. „И. Ѳ. Колесниковъ съ Бр.“	435.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	435.000
О-ву „Олеумъ“	—	—	217.450	—	—	—	—	—	—	—	—	—	217.450
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°“ .	537.784	224.375	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	762.159
Итого . .	33.454.325	3.672.651	6.284.901	—	51.000	199.912	3.983	5.501	118.300	—	—	269	43.790.842

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Сырой нефти	Керосина	Масла машин.	Масла соларов.	Масла цилинд.	Виско-зина	Веретен. масла	Проч. маслъ	Гудрона	Сурро-гата	Щелоч. отброс.	Поташа	Нефт. отброс.	Всего
			Сентябрь												
Т-ву „Бр. Нобель" . .	7.509.905	75.244	2.268.209	204.157	124.094	4.127	6.629	—	—	—		—	—	—	10.192.365
О-ву „Мазутъ"	6.448.359	180.672	1.142.525	—	—	—	—	—	76.700	32.700		—	—		7.880.956
Т/Д. „Захар. и Скрѣп." .	3.444.235	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	3.444.235
Т-ву „Н. Н. Сокол. и К°".	698.394	126.921	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	825.315
Восточному О-ву . . .	3.000.223	75.794	651.023	—	—	7.909	—		1.969	3.752	—		—	—	3.740.670
Бр. Буніятовымъ . . .	1.409.342	1.071.232	—	—	—	—	—			—	—			—	2.480.574
„Волжско-Каспійск. О-ву"	1.330.058	185.137	441.960	39.000	—	—	—		38.300	—			—	—	2.034.455
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°"	1.361.224	—	690.319	—	—	—	—	—	75.000	—	—	—	—	—	2.126.543
Т/Д. „Бр. Кащеевы" . .	1.173.642	62.518	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.236.160
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я" .	2.053.037	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.053.037
Г. С. Куликову	1.173.181	57.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.230.181
Шамси Асадуллаеву . .	1.610.916	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.610.916
Т/Д. „И. Ѳ. Колесн. съ Бр."	288.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	288.000
Т-ву „Бр. Меркульевы" .	83.070	—	418.919	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	501.989
О-ву „Олеумъ"	—	—	137.267	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	137.267
О-ву „для добыв. русской нефти и жидк. топлива"	—	—	—	164.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	164.000
Г. С. Демботъ	—	—	440.671	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	440.671
Итого . .	31.583.586	1.834.518	6.190.893	407.157	124.094	12.036	6.629	—	191.969	36.452	—	—	—	—	40.387.334

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Сырой нефти	Керосина	Масла машин.	Масла солар.	Масла цилинд.	Виско-зина	Веретен. масла	Проч. маслъ	Гудрона	Сурро-гата	Щелоч. отброс.	Поташа	Нефт. отброс.	Всего
			Октябрь												
Т-ву „Бр. Нобель" . .	9.755.218	—	932.529	101.342	—	6.461	6.440	51.048	695	—	—	—	—		10.853.733
О-ву „Мазутъ"	5.505.844	—	774.353	—	—	—	—	—	—	—	—	—	452	—	6.280.649
Т/Д. „Захар. и Скрѣп." .	2.493.879	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		2.493.879
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°"	1.200.918	—	448.609	—	—	—	—	36.000	36.100	—	—	—	—		1.721.627
Бр. Буніятовымъ . .	883.047	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		883.047
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я".	960.632	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	960.632
Восточному О-ву . .	2.723.347	—	217.985	—	—	—	—	—	3.868		2.032	934	—	—	2.950.059
Т/Д. „Бр. Кащеевы" . .	692.802	—	—	—	—	1.893	—	—			—	—	—	—	692.802
„Волжско-Каспійск. О-ву"	1.511.891	—	666.594	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.178.485
Шамси Асадуллаеву . .	1.065.091	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.065.091
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°"	800.881	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	800.881
Г. С. Куликову	385.840	100.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89	485.929
О-ву „для добыв. русской нефти и жидк. топлива"	—	—	59.927	—	—	—	—	—	41.000	—	—	—	—	—	100.927
Г. С. Демботъ	—	—	388.420	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	388.420
Т-ву „Бр. Меркульевы" .	—	—	602.278	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	602.278
Т/Д. „Алексѣй Шитовъ".	—	—	73.644	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73.644
Итого . .	27.979.390	100.000	4.164.339	101.342	—	8.354	6.440	87.018	81.663	—	2.032	934	452	89	32.532.083

Кому прибыло	Нефтяныхъ остатковъ	Керосина	Прочихъ маслъ	Всего
	Ноябрь			
О-ву „Мазутъ"	283.862	—	—	283.862
Т./Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій".	160.544	—	—	160.544
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°" .	—	102.556	10.298	112.854
Т./Д. „Е. И. Лбова и С-я" .	133.033	—	—	133.033
Восточному О-ву	80.365	—	—	80.365
„Волжско-Каспійскому О-ву" .	92.000	—	—	92.000
Т./Д. „Н. Н. Соколовъ и К°" .	324.931	—	—	324.931
Г. С. Куликову	144.500	—	—	144.500
Итого . .	1.219.235	102.556	10.298	1.332.089

Прибыло въ Астрахань изъ Петровска нефтяныхъ продуктовъ наливомъ въ паровыхъ шхунахъ:

Кому прибыло	Нефтяныхъ остатковъ Грозненскій	Всего
	Апрѣль	
Теръ-Акопову	37.500	37.500
	Май	
Теръ-Акопову	33.500	33.500
Итого . .	71.000	71.00

Всего паровымъ флотомъ доставлено въ Астрахань нефтяныхъ продуктовъ слѣдующее количество.

	Нефтян. остат.	Сырой нефти	Керосина	Пиро-нафта	Масла машин.	Масла солар.	Масла цилиндров.	Вискозина	Веретеннаго масла	Прочихъ маслъ	Гудрона	Суррогатовъ	Карболинеума	Щелочн. отбросовъ	Поташа	Поташн. отбросовъ	Нефтян. отбросовъ	Нигроля	Всего
Въ мартѣ	17.316.683	1.209.252	3.298.433	—	100.237	68.000	829	2.726	—	831	—	—	—	4.169	—	120	—	—	22.001.280
„ апр.	34.491.942	2.177.057	6.351.641	50.041	52.558	381.029	667	2.417	—	150.867	3.080	—	—	975	66	—	—	—	43.662.340
„ маѣ	37.872.406	2.112.476	5.288.267	—	51.674	49.566	719	1.341	—	355.571	242.509	—	584	11	296	—	—	—	45.975.420
„ іюнѣ	37.950.840	1.730.912	6.638.000	—	292.107	—	54.633	6.871	—	161.758	41.794	—	185	—	—	90	—	680	46.877.870
„ іюлѣ	34.775.373	3.701.307	6.043.082	52.240	363.707	99.764	13.593	4.587	—	4.465	3.060	2.032	—	—	—	—	—	—	45.063.210
„ авг.	33.454.325	3.672.651	6.284.901	—	—	199.912	3.983	5.501	51.100	118.300	—	—	—	269	—	—	—	—	43.790.842
„ сент.	31.583.586	1.834.518	6.190.893	—	407.157	124.094	12.036	6.629	—	191.969	36.452	—	—	—	—	—	—	—	40.387.334
„ окт.	27.979.390	100.000	4.164.339	—	101.342	—	8.354	6.440	87.048	81.663	—	2.032	—	934	452	—	89	—	32.532.083
„ нояб.	1.219.235	—	102.556	—	—	—	—	—	—	10.298	—	—	—	—	—	—	—	—	1.332.089
Итого	256.643.780	16.538.173	44.362.112	102.281	1.368.782	922.365	94.814	36.512	138.048	1.075.722	326.895	4.064	769	6.358	814	210	89	680	321.622.468

Всего паровымъ флотомъ доставлено изъ Петровска въ Астрахань нефтяныхъ продуктовъ слѣдующее количество:

	Нефтян. остат.	Сырой нефти	Керосина	Пиро-нафта	Масла машин.	Масла солар.	Масла цилиндров.	Вискозина	Веретеннаго масла	Прочихъ маслъ	Гудрона	Суррогатовъ	Карболинеума	Щелочн. отбросовъ	Поташа	Поташн. отбросовъ	Нефтян. отбросовъ	Нигроля	Всего
Въ апр.	37.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37.500
„ маѣ	33.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33.500
Всего	256.714.780	16.538.173	44.362.112	102.281	1.368.782	922.365	94.814	36.512	138.048	1.075.722	326.895	4.064	769	6.358	814	210	89	680	321.693.468

Прибыло нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку въ Астрахань на парусныхъ шхунахъ:

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Сырой нефти	Масла цилиндроваго	Проч. маслъ	Бензина	Суррогата	Сабонафта	Всего
			Мартъ					
Т./Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“ . . .	415.919	—	—	—	—	—	—	415.919
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°“ . , . . .	231.322	—	—	—	—	—	—	231.322
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°“	—	—	20.780	—	—	9.569	—	30.349
Г. С. Куликову	417.168	—	—	—	—	—	—	417.168
Т./Д. „Е. И. Лбова и С-я“	185.006	—	—	—	—	—	—	185.006
Т./Д. „Бр. Кащеевы“	224.275	—	—	—	—	—	—	224.275
Т-ву „Бр. Меркульевы“	118.495	—	—	—	—	—	—	118.495
Шамси Асадуллаеву	261.718	—	—	—	—	—	—	261.718
Суслову и Александрову	41.340	—	—	—	—	—	—	41.340
Т-ву „Бр. Нобель“	66.370	—	4.452	—	14.091	—	—	84.913
Итого . .	1.961.613	—	25.232	—	14.091	9.569	—	2.010.505

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Сырой нефти	Масла цилиндроваго	Проч. маслъ	Бензина	Суррогата	Сабонафта	Всего
	А	п	р	ѣ	л	ь		
Т./Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій" . . .	277.452	—	—	—	—	—	—	277.452
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°"	31.252	—	—	—	—	—	—	31.252
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°"	—	—	17.380	21.336	—	—	1.180	39.896
Г. С. Куликову	196.033	—	—	—	—	—	—	196.033
Т./Д. „Е. П. Лбова и С-я"	19.352	—	—	—	—	—	—	19.352
Т./Д. „Бр. Кащеевы"	52.111	—	—	—	—	—	—	52.111
Шамси Асадуллаеву	65.017	—	—	—	—	—	—	65.017
Т-ву „Бр. Нобель"	148.251	—	4.240	—	24.324	—	—	176.815
„Волж.-Каспійскому О-ву"	—	33.457	—	—	—	—	—	33.457
Итого . .	789.468	33.457	21.620	21.336	24.324	—	1.180	891.385

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Сырой нефти	Масла цилиндроваго	Проч. маслъ	Бензина	Суррогатовъ	Сабонафта	Всего
			М		а		й	
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°“	136.611	—	—	—	—	—	—	136.611
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“	204.212	—	—	—	—		—	204.212
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	323.950		—	—	—	—	—	323.950
Г. С. Куликову	333.117	—	—	—		—	—	333.117
„Волжско-Каспійскому О-ву“	—	30.665		—	—		—	30.665
Т-ву „Бр. Нобель“	126.927	—	—	2.593	30.167	—		159.687
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	196.279	—	—	—	—		—	196.279
Шамси Асадуллаеву	25.664	—	—	—	—	—	—	25.664
Г. С. Демботъ	110.618	—	—	—	—	—	—	110.618
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°“	—	—	6.380	8.930	1.800	—	2.330	19.440
Итого . .	1.457.378	30.665	6.380	11.523	31.967	—	2.330	1.540.243

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Сырой нефти	Масла цилиндроваго	Проч. маслъ	Бензина	Суррогатовъ	Сабонафта	Всего
		I		ю	н		ь	
Т-ву „Бр. Нобель"	210.475	—	1.167	7.165	40.765	—	—	259.572
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°"	64.776	—	—	—	—	—	—	64.776
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій"	435.576	—	—	—	—	—	—	435.576
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я".	89.156	—	—	—	—	—	—	89.156
Шамси Асадуллаеву	176.317	—	—	—	—	—	—	176.317
Г. С. Куликову.	195.356	—	—	—	—	—	—	195.356
Т/Д. „Бр. Кащеевы"	95.309	—	—	—	—	—	—	95.309
Итого . .	1.266.965	—	1.167	7.165	40.765	—	—	1.316.062

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Сырой нефти	Сабо-нафта	Пиро-нафта	Цилиндроваго масла	Проч. маслъ	Бензина	Всего
		І		ю	л		ь.	
Т./Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	174.436	—	—	—	—	—	—	174.436
Т./Д. „Бр. Кащеевы“.	79.440	65.882	—	—	—	—	—	145.322
Т-ву „Бр. Нобель“	144.025	—	—	—	1.167	—	25.722	170.914
Г. С. Куликову	174.916	—	—	—	—	—	—	174.916
Г. С. Демботъ	79.580	—	—	—	—	—	—	79.580
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°“	—	—	1.490	—	7.080	—	2.000	10.570
Хорсту	—	—	—	—	—	3.596	—	3.596
Заксу	—	—	—	—	—	4.970	—	4.970
Шамси Асадуллаеву	102.584	—	—	—	—	—	—	102.584
Т./Д. „Е. И. Лбова и С-я“	62.796	—	—	—	—	—	—	62.796
Итого . .	817.777	65.882	1.490	—	8.247	8.566	27.722	929.684

Кому прибыло	Нефтяныхъ остатковъ	Сырой нефти	Керосина	Цилиндр. масла	Бензина	Всего
	Августъ					
Т./Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	318.649	196.648	—		—	515.297
Г. С. Демботъ	58.712		—	—	—	58.712
Т./Д. „Н. Н. Соколовъ и К⁰“	115.241	—	—	—	—	115.241
Шамси Асадуллаеву	73.119		—			73.119
Т./Д. „Е. И. Лбова и С-я“	62.684		—	—		62.684
Г. С. Куликову	232.490	—	—	—	—	232.490
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	—	118.820	—	—	—	118.820
Т-ву „Бр. Нобель“	126.258	—	—	4.434	14.552	145.244
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К⁰“		—	12.888	4.350	2.000	19.238
Итого . .	987.153	315.468	12.888	8.784	16.552	1.340.845

Кому прибыло	Нефтяныхъ остатковъ	Сырой нефти	Керосина	Цилиндр. масла	Бензина	Всего
	Сентябрь					
Т-ву „Бр. Нобель“	168.835	—	—	9.248	21.759	199.842
Г. С. Демботъ	79.454				—	79.454
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	21.314	157.931			—	179.215
Т-ву „Н. Н. Соколовъ и К°“	33.000	—	—			33.000
Г. С. Куликову	35.541		—		—	35.541
Шамси Асадуллаеву	102.320	—	—	—	—	102.320
Итого . .	440.464	157.931	—	9.248	21.759	629.402

Кому прибыло	Нефтян. остатковъ	Пиро-нафта	Масла цилиндр.	Прочихъ маслъ	Бен-зина	Астра-лина	Всего
		Октябрь					
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“	62.796	—	—	—	—		62.796
Т-ву „Бр. Нобель“	85.599	—	2.319	2.827	12.700	-	103.445
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°“	—	3.302	5.350	3.774	1.800	5.115	19.341
Г. С. Дембот	37.045	—	—				37.045
Итого . .	185.440	3.302	7.669	6.601	14.500	5.115	222.627

Всего парусным флотом доставлено изъ Баку въ Астрахань нефтяныхъ продуктовъ слѣдующее количество:

	Нефтяныхъ остатковъ	Сырой нефти	Керосина	Пиронафта	Масла цилиндроваго	Прочихъ маслъ	Бензина	Суррогатовъ	Астралина	Сабонафта	Всего
Въ мартѣ . . .	1.961.613	—	—	—	25.232	—	14.091	9.569	—	—	2.010.505
„ апрѣлѣ . . .	789.468	33.457	—	—	21.620	21.336	24.324	—	—	1.180	891.385
„ маѣ	1.457.378	30.665	—	—	6.380	11.523	31.967	—	—	2.330	1.540.243
„ іюнѣ	1.266.965	—	—	—	1.167	7.165	40.765	—	—	—	1.316.062
„ іюлѣ	817.777	65.882	—	—	8.247	8.566	27.722	—	—	1.490	929.684
„ августѣ . . .	987.153	315.468	12.888	—	8.784	—	16.552	—	—	—	1.340.845
„ сентябрѣ . .	440.464	157.931	—	—	9.248	—	21.759	—	—	—	629.402
„ октябрѣ . . .	185.440	—	—	3.302	7.669	6.601	14.500	—	5.115	—	222.627
Итого . .	1.906.258	603.403	12.888	3.302	88.347	55.191	191.680	9.569	5.115	5.000	8.880.753

Нефтяные продукты, поступившие изъ Баку моремъ въ Астрахань грузомъ въ бочкахъ.

Кому прибыло	Гудрона	Суррогатовъ	Масла цилинд.	Проч. маслъ	Щелоч. отброс.	Всего
		Мартъ				
Комп. „Надежда“	6.955	—	—	—	—	6.955
„Восточному О-ву“	—	15.419	—	—	2.000	17.119
И. В. Веліеву	—	1.500	—	—	—	1.500
Итого	6.955	16.919	—	—	2.000	25.874
		Апрѣль				
„Восточному О-ву“	3.020	10.383	—	752	—	14.155
Комп. „Надежда“	48.603	2.361	—	—	742	51.706
И. В. Веліеву	—	580	—	—	—	580
Итого	51.623	13.324	—	752	742	66.441
		Май				
„Восточному О-ву“	—	11.429	563	—	—	11.992
Комп. „Надежда“	102.761	5.653	—	—	2.414	110.828
Итого	102.761	17.082	563	—	2.414	122.820
		Іюнь				
„Восточному О-ву“	3.005	13.857	—	—	—	16.862
Комп. „Надежда“	27.169	—	—	—	1.200	28.369
Итого	30.174	13.857	—	—	1.200	45.231
		Іюль				
Комп. „Надежда“	5.044	3.402	—	—	—	8.447
„Восточному О-ву“	—	13.414	—	—	—	13.414
Итого	5.044	16.817	—	—	—	21.861

Кому прибыло	Гудрона	Суррогатовъ	Масла машиннаго	Масла цилиндр.	Прочихъ маслъ	Щелочн. отбросовъ	Кира	Всего
			Августъ					
Комп. „Надежда“	40.017	6.130	—	—	1.182	—	—	47.929
„Восточному О-ву“	—	16.517						16.517
О-ву „Кавк. и Мерк.“	583	—	—	—	-	—		583
Итого	40.600	22.947	—	-	1.182	—	-	65.029
			Сентябрь					
„Восточному О-ву“	—	18.011		775		1.312	—	23.098
Комп. „Надежда“	20.852	5.681	-	—	—	—	1.005	27.538
Итого	20.852	23.692	—	775		1.312	1.005	50.636
			Октябрь					
„Восточному О-ву“	—	6.033	—			4.102		10.435
Комп. „Надежда“	1.852	—	24	--		--		1.876
Итого	1.852	6.033	24	—	—	4.102	—	12.311
			Ноябрь					
„Восточному О-ву“	—	1.546		—	—	-	—	1.546
Итого		1.546		—				1.546

Нефтяные продукты, поступившие изъ Петровска моремъ въ Астрахань грузомъ въ бочкахъ

Кому прибыло	Поташа	Нефтяныхъ отбросовъ	Всего
		Мартъ	
Воробьеву К. П.	800	1.080	1.880

Всего доставлено изъ Баку и Петровска моремъ въ Астрахань грузомъ въ бочкахъ слѣдующее количество нефтяныхъ продуктовъ:

	Масло машиннаго	Масло цилиндроваго	Прочихъ маслъ	Гудрона	Суррогатовъ	Щелочныхъ отбросовъ	Поташа	Нефтяныхъ отбросовъ	Кира	Всего
Въ мартѣ	—	—	—	6.955	16.916	2.000	800	1.080	—	27.754
„ апрѣлѣ	—	—	752	51.623	13.324	742	—	—	—	66.441
„ маѣ	—	563	—	102.761	17.082	2.414	—	—	—	122.820
„ іюнѣ	—	—	—	30.174	13.857	1.200	—	—	—	45.231
„ іюлѣ	—	—	—	5.044	16.817	—	—	—	—	21.861
„ августѣ	—	—	1.482	40.600	22.947	—	—	—	—	65.029
„ сентябрѣ . . .	—	775	—	20.852	23.692	4.312	—	—	1.005	50.636
„ октябрѣ	24	—	—	1.852	6.033	4.402	—	—	—	12.311
„ ноябрѣ	—	—	—	—	1.546	—	—	—	—	1.546
Итого . .	24	1.338	2.234	259.861	132.217	15.070	800	1.080	1.005	413.629

Всего вывезено изъ Баку и Петровска моремъ въ Астрахань въ навигацію 1903 года нефтяныхъ продуктовъ слѣдующее количество:

Нефтян. остатковъ	Сырой нефти	Керосина	Пиронафта	Масла машин.	Масла солар.	Масла цилиндров.	Вискозина	Масла верет.	Проч. маслъ	Гудрона
Паровымъ флотомъ										
256.714.780	16.538.173	44.362.112	102.281	1.368.782	922.365	94.814	36.512	138.048	1.075.722	326.8[illegible]
Парусным флотомъ										
7.906.258	603.403	12.888	3.302	—	—	88.347	—	—	55.191	—
Въ бочкахъ										
—	—	—	—	24	—	1.338	—	—	2.234	259.861
264.621.038	17.141.576	44.375.000	105.583	1.368.806	922.365	184.499	36.512	138.048	1.133.147	586.75[illegible]

Бензина	Суррогат.	Астралина	Карболин.	Щелочн. отбросовъ	Поташа	Поташн. отбросовъ	Нефтян. отбросовъ	Сабонафта	Кира	Пигроля	Всего
Паровымъ флотомъ											
—	1.061	—	769	6.358	811	210	89	—		680	321.693.468
Парусным флотомъ											
191.680	9.569	5.115	—	—	—	—	—	5.000	—	—	8.880.753
Въ бочкахъ											
—	132.217	—	—	15.070	800	—	1.080	—	1.005	—	413.629
191.680	145.850	5.115	769	21.428	1.614	210	1.169	5.000	1.005	680	330.987.850

Приложеніе № 11-а.

Свѣдѣнія о количествѣ паровыхъ и парусныхъ морскихъ шхунъ, принадлежащихъ астраханскимъ фирмамъ и лицамъ, участвовавшимъ въ перевозкѣ нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку.

Въ навигацію 1903 года.

Наименованіе фирмъ и лицъ	Количество собственныхъ шхунъ	Емкость ихъ	Количество арендован. шхунъ	Емкость ихъ	У какой фирмы или лица состоятъ доставщиками и на какое количество
Т-во „Бр. Ноб.“	—	—	—	—	Перевозка собственными средствами, арендованными шхунами и средствами доставщиковъ.
О-во „Мазутъ“	5	330.300	16	1.057.000	Кромѣ перевозки собств. средствами имѣетъ доставщика въ лицѣ Бр. Кащеевыхъ на 6.000.000 пуд.
Восточное О-во	6	446.000	1	81.000	Доставщикомъ состоитъ фирмы Лбовой и С-я на 8.000.000 п.
Т-во „Шиб. и К°“	1	105.000	1	34.000	Имѣетъ доставщиковъ по перевозкѣ мазута: Т/Д. „Лбова и С-я 6.000.000; „Зах. и Скр.“—4.000.000; Т-во „Сок. и К°“ 4.000.000; керосина: Волж.-Касп. О-во 800.000
В.-Касп. О-во .	—	—	6	416.000	Состоитъ доставщикомъ мазута: Юго-Вост. ж. д.—3.500.000; Ряз.-Ур. ж. д.—3.500.000

Наименованіе фирмъ и лицъ	Количество собственныхъ шхунъ	Емкость ихъ	Количество арендован. шхунъ	Емкость ихъ	У какой фирмы или лица состоитъ доставщикомъ и на какое количество
—	—	—	—		керосина: Касп. Т-ву до Сар. 600.000 „ до Яросл. 400.000 Волкову,—Саратова 350.000 Когану „ 300.000 Т-ву „Шибаевъ и К°“ 800.000 минерал. масла: Ліанозову 150.000
Т/Д. „Зах. и Скр.“	3	210.000	21	998.000	Состоитъ доставщик. мазута по условіямъ: Т-ву Бр. Нобель 28.000.000 Т-ву „Шиб. и К°“ 4.000.000 О-ву „Кав. и Мер.“ 3.000.000 Лапшину (Цариц.) 250.000 Мѣшкову Н. В. 1.000.000 Ряз.-Урал. ж. д. 4.000.000 Т-ву Рагозинъ и К° 250.000 Т-ву Сусл. и Алекс. 300.000 Кромѣ того спекулируетъ партіонной продажей мазута въ г. Астрахани.
Т/Д. „Лбов. и С-я“	2	143.000	13	602.000	Состоитъ доставщик. мазута по условіямъ: Т-ву Бр. Нобель 20.000.000 Т-ву „Шиб. и К°“ 6.000.000 Теръ-Акопову И. И. 3.000.000 Восточному О-ву 8.000.000
Т/Д. „Бр. Кацц.“	1	177.000	8	275.000	Состоятъ доставщиками 6.000.000 п. О-ву „Мазутъ“. и занятъ партіонными продажами въ Астрахани.
Асадуллаевъ Ш.	3	212	9	337.000	Состоитъ доставщикомъ мазута, вверхъ по Волгѣ: Барону Дельвигъ 2.000.000

Наименованіе фирмъ и лицъ	Количество собственныхъ шхунъ	Емкость ихъ	Количество арендован. шхунъ	Емкость ихъ	У какой фирмы или лица состоитъ доставщикомъ и на какое количество
—	—	—	—	—	Солину М. С. . . 1.000.000 Н-камъ Стахѣева 2.500.000 Кромѣ того занятъ крупной партіонной продажей въ г. Астрахани, съ предлож. фрахта до Н.-Новгорода.
Бр. Буніятовы	3	123.000	6	325.000	Состоятъ доставщиками мазута и натур. нефти: Т-ву Бр. Нобель 8.000.000 Теръ-Акопову . . 8.000.000 И кромѣ того заняты партіонной продажей мазута въ г. Астрахани.
Т-во „Сокол. и К°“	1	99.000	7	308.000	Состоитъ доставщикомъ мазута: Т-ву „Шиб. и К°“ 4.000.000 Ряз.-Урал. ж. д. 4.000.000 Совершаетъ сдѣлки по продажѣ крупныхъ партіи мазута съ доставкой въ верховые города.
Куликовъ Г. С. .	2	137.000	12	471.000	Состоитъ доставщикомъ: Т-ву Бр. Нобель 4.000.000 Саруханову . . 4.000.000 Чернонебову . . 2.100.000 Совершаетъ партіонные сдѣлки по продажѣ мазута въ Астрахани съ фрахтомъ до верхов. городовъ.

Наименованіе фирмъ и лицъ	Количество собственныхъ шхунъ	Емкость ихъ	Количество арендован. шхунъ	Емкость ихъ	У какой фирмы или лица состоитъ доставщикомъ и на какое количество
Т-во „Бр. Мерк."	1	10.000	5	220.195	Состоятъ доставщиками керосина: Т-ву „Мант. и К°" 1.700.000 Совершаетъ партіонную продажу мазута и керосина; послѣдняго въ розничную продажу на мѣстномъ рынкѣ.
Демботъ Г. С. .			2	130.000	Состоитъ доставщикомъ керосина: О-ву „Олеумъ" Баку, Цар., Сар. 2.000.000 О-ву „Кавк."—Сар. 500.000 Т-ву „Мант. и К°" 800.000 минерал. маслъ: Т-ву „Мант. и К°" 450.000 Спекулируетъ на перепродажѣ партіями мазута и транспортировкой грузовъ по р. Волгѣ.
Т-во „Сусловъ и Александровъ"			1	41.340	Партіонная продажа маз. въ г. Астрахани и розничная на пароходы для отопленія.
Т/Д. Шитовъ А.	—	--	2	72.000	Партіонная и розничная продажа керосина и минеральныхъ маслъ.
Перлинъ . . .			1	37.500	Доставляетъ изъ Петровска Грозненскую нефть Д. И. Артемьеву *).

*) Г. Артемьевъ доставляетъ эту нефть по условію въ гор. Сызрань—Сызранскому заводу.

Приложенie № 11-б.

Списокъ наливныхъ морскихъ шхунъ Каспiйскаго флота участвовавшихъ въ перевозкѣ нефтяныхъ продуктовъ

въ навигацiю 1903 года.

Владѣльцы шхунъ	Названiе шхунъ	Емкость ихъ	Кѣмъ арендованы:
Армянское Пароходное О-во	Арамансъ	59.000	Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“
	Ашотъ Ерк.	69.000	" "
Асадуллаевъ Ш.	Америка	59.000	Собственная перевозка
	Африка	69.000	
	Азiя	84.000	
Адамовъ А. И.	Ваганъ	58.000	Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“
Аветова Н-ки	Менастанъ	43.000	Восточнымъ О-вомъ
Берне М. М.	Коккумъ	35.000	Т-вомъ „Бр. Нобель“
	Пушкинъ	66.000	
	Фениксъ	53.000	
Ашумовъ Г. Б.	Мисирiе	42.000	Т-вомъ Бр. Меркульевы
Бунiятовы Бр.	Бенардаки	56.000	Собственная перевозка
	Бунiятъ	66.000	
	Николай	85.000	
Бегляровъ	През. Крюгеръ	100.000	О-вомъ „Мазутъ“
Б. О. Рус. нефти	Рафаилъ	39.000	" "
Бененсонъ Г.	Аветикъ	71.000	Бр. Бунiятовыми
Восточное О-во	Варвара	76.000	Собственная перевозка мазута
	Вѣра	77.000	
	Владимiръ	80.000	
	Любовь	79.000	
	Павелъ	81.000	
	Сергѣй	81.000	
Вогау и К°	Викт. Гиршъ	78.000	Т/Д. „Е. И. Лбова и С-вья“.

Владѣльцы шхунъ	Названіе шхунъ	Емкость ихъ	Кѣмъ арендованы:
Гукасовъ М. Б.	Анна	78.000	Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“
Гукасовъ А. Б.	Арго	84.000	Волжско-Каспійскимъ О-вомъ
	Тамара	84.000	Демботъ Г. С.
Гаджіевъ	Паризіенъ	51.000	Т-вомъ „Бр. Нобель“
Дадаш. Гад.-Ага	Али Дадаш.	35.000	Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинск.й“
	Ага Дадаш.	34.000	
	Абасъ Дадаш.	82.000	О-вомъ „Мазутъ“
	Кетте	45.000	Т-вомъ „Бр. Нобель“
	Паша Дадаш.	66.000	О-вомъ „Мазутъ“
	Ю. Дадаш.	39.000	Бр. Буніятовыми
	Адмиралъ	34.000	„ „
Дадаш. Ш.-Али	Алекберъ	37.000	О-вомъ „Мазутъ“
	Баку	33.000	
	Персіянинъ	33.000	
	С. Шибаевъ	80.000	
	Самаркандъ	81.000	
Дадаш. Али-Аб.	Асанъ Дадаш.	88.000	Т-вомъ „Бр. Нобель“.
Зейналовъ и К°	Багиріе	63.000	Г. С. Демботъ для керосина
Зейн., Якуб. и К°	Варданъ Зор.	41.000	Бр. Буніятовыми
Т/Д. „Зах. и Скр.“	Норма	71.000	Собственная перевозка
	А.Васпурак.	73.000	
	Эдиссонъ	79.000	
	„Кавказъ“	71.000	Т-вомъ „Бр. Меркульевы“
Искендеровъ А.	Мира Ага	55.000	Т-вомъ „Бр. Нобель“.

Владѣльцы шхунъ	Названіе шхунъ	Емкость ихъ	Кѣмъ арендованы:
Т/Д. „Бр. Кащ."	Александръ	65.000	Собственная перевозка
	Москва	40.000	
	Михаил.иС-я	49.000	
	Окветъ	24.000	
Европейск. К°	Вентюръ	86.000	Волжско-Касп. Обществомъ
Калм. и Т.-Степ.	Аршалуйсъ	59.000	О-вомъ „Мазутъ".
Кащеевъ Е.	Шексна	49.000	Т/Д. Бр. „Кащеевы"
Кулик. и Сафонц.	Георг. Побѣд.	66.000	Куликовымъ Е. С.
Куликовъ Е. С.	Марія	75.000	Собственная перевозка
Т/Д. Бр. Кузнец.	Игнатій	73.000	О-вомъ „Мазутъ"
Т/Д. Колесник.	Ив. Колесн.	71.000	О-вомъ „Мазутъ"
	Мих. Колесн.	71.000	
Е. Лбова и Бр. Вахрамѣевы	Астрахань	68.000	Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я
	Николай	75.000	
Манафовъ М. С.	Алла-Верды	72.000	Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я"
	Ага Манаф.	61.000	Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій"
	Усейнъ Ман.	79.000	Т-вомъ „Н. Н. Соколовъ и К°"
О-во „Мазутъ"	Владиміръ	55.000	Собственная перевозка
	Воткин. зав.	72.000	
	Юпитеръ	102.000	
Манафовъ Керб.	Григорій	37.000	Шамси Асадуллаевымъ
Мустафаевъ и К°	Брем. Вулк.	64.000	Куликовымъ Е. С.
Мехт. и Расуловъ	Воротанъ	41.000	Шамси Асадуллаевымъ
Мехтіевъ Наги	Мехти	59.000	О-вомъ „Мазутъ"

Владѣльцы шхунъ	Названіе шхунъ	Емкость ихъ	Кѣмъ арендованы:
Т-во „Бр. Мерк."	Меркурій	44.000	Собственная перевозка
Мамед. и Аслан.	Мамедъ Ага	46.000	Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій"
Мамед. и Джебр.	Хоросанъ	42.000	
Муса Нагіевъ	Черный Гор.	58.000	Волжско-Каспійскимъ О-вомъ
	Ю. Нагіевъ	70.000	Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій"
	Измаилъ	67.000	В.-Касп. О-мъ и Т/Д. „Зах. и Скр."
О-во для добыванія рус. неф. и жидк. топл.	Биби-Эйбатъ	61.000	О-вомъ „Мазутъ"
	В. Линдбергъ	61.000	
Зейналовъ	Мам. Шахъ	37.000	Т-вомъ „Шибаевъ и К°"
Т-во „Бр. Ноб."	Брама	56.000	Собственная перевозка
	Будда *)	37.000	
	Дарвинъ	59.000	
	Зароастръ	37.000	
	Коранъ	59.000	
	Линней	58.000	
	Магометъ	57.000	
	Пироговъ	28.000	
	Роб. Нобель	80.000	
	Сократъ	59.000	
	Спиноза	59.000	
	Талмудъ	59.000	

*) Трюмъ Будды передѣланъ для перевозки лѣсныхъ матеріаловъ, почему грузъ нефти ограничивается 10—11.000 пудовъ въ рейсъ.

Приложеніе № 12-а.

Свѣдѣнія о партіонныхъ продажахъ, состоявшихся на Астраханскомъ рынкѣ въ теченіе 1902 года.

Наименованіе фирмы и лица	По сдѣлкамъ заключеннымъ черезъ Бакинскихъ, Астраханскихъ и Нижегородскихъ маклеровъ количество пудовъ
О-во „Мазутъ“	7.500.000
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	13.015.000
Ш. Асадуллаевъ	7.500.000
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	9.990.000
Т-во „Н. Н. Соколовъ и К°“	5.650.000
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“	5.960.000
Бр. Буніятовы	6.750.000
Г. С. Куликовъ	8.030.000
Волжско-Каспійское О-во	4.130.000
Керосино-Масляное Производство	450.000
Бененсонъ	3.130.000
Токампъ	2.582.630
Воканто	2.000.000
Зильберманъ	1.960.000
Т-во „В. Макаровъ и С-я“	300.000
Г. С. Дембоъ	655.000
Всего пудовъ	79.602.630

Свѣдѣнія о партіонныхъ покупкахъ, состоявшихся на Астраханскомъ рынкѣ въ теченіе 1902 года.

Наименованіе фирмы и лица	По сдѣлкамъ заключеннымъ Бакинск., Нижегородск. и Астраханскихъ биржев. маклерами Количество пудовъ
О-во „Мазутъ"	3.625.000
Восточное О-во	5.020.000
Т-во Бр. Нобель	1.755.630
Рязанско-Уральская желѣзная дорога	11.415.000
О-во „Кавказъ и Меркурій"	2.850.000
Н. В. Мѣшковъ	1.590.000
Я. С. Черноне́бовъ	10.050.000
М. С. Солинъ	5.710.000
Лапшинъ	500.000
Т-во „Бр. Меркульевы"	325.000
Гг. Винницкій и Іофъ	1.000.000
Т-во „Сусло́въ и Александровъ"	1.060.000
С. С. Четверговъ	400.000
Бар. Дельвигъ	1.400.000
О-во „Сормово"	3.080.000
О-во „Ока"	6.000.000
Красильниковъ	400.000
Царицынскій Французскій заводъ	500.000
Маркова	550.000
Т-во „Н. Н. Соколовъ и К°"	600.000
Заводъ Бекунова	450.000
Н-ки Стахѣева	2.080.000
Волжско-Каспійское О-во	3.550.000

Наименованіе фирмы и лица	По сдѣлкамъ заключеннымъ Бакинск., Нижегородск. и Астраханскимъ биржев. маклерами
	количество пудовъ
Черныхъ И. И.	3.000.000
М. И. Шиповъ	100.000
Пароходство Любимова	100.000
Т/Д. Бр. Шмидтъ	336.000
Бр. Рябиковы	450.000
Бр. Колесниковы	1.550.000
Теръ-Акоповъ	2.187.000
Комп. Рагозинъ	1.480.000
Т-во Кашиной	200.000
Дегтяревъ	200.000
Мартемьяновъ	200.000
А. Ф. Сергѣевъ	500.000
Демботъ	720.000
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	500.000
Рѣшетниковъ	100.000
Башкировъ	680.000
Сироткинъ	125.000
Зильберманъ	150.000
Бай-Бородинъ	150.000
Булычевъ	150.000
Винокуровъ	30.000
Бененсонъ	200.000
Всего куплено пудовъ	79.602.630

Приложенie № 12-б.

Свѣдѣнія о расходѣ въ Астрахани нефтяныхъ остатковъ, нефти, керосина и минеральныхъ маслъ на собственную потребность, на топливо верховыхъ и морскихъ пароходовъ частныхъ лицъ и фирмъ, мѣстную продажу, путевую утечку и аваріи. (1902 г.)

Наименованіе фирмъ и лицъ	Количество пудовъ			Всего
	Нефт. ост. и сырой нефти	Керосина	Минеральн. маслъ	
О-вомъ „Мазутъ“	6.908.000	114.000	1.816	7.023.816
Восточнымъ О-вомъ	6.575.000	25.500		6.600.500
Бр. Кащеевы	878.000			878.000
Т-вомъ Бр. Нобель	5.466.717	211.430	12.238	5.720.385
Ш. Асадуллаевымъ	633.000		—	633.000
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	1.477.000	—	—	1.477.000
Т-вомъ „Н. Н. Соколовъ и К°“	766.000		—	766.000
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“	992.000		—	992.000
Бр. Буніятовыми	772.000			772.000
Волжско-Каспійскимъ О-вомъ	1.075.000	8.000	—	1.083.000
Т-вомъ „Керосино-Маслян. производства“	580.000	—	—	580.000
Зильберманъ	226.000			226.000
Бр. Меркульевыми	95.000	99.000	—	194.900
О-вомъ „Кавказъ и Меркурій“	1.007.000		—	1.007.000

Наименованіе фирмъ и лицъ	Количество пудовъ			Всего
	Нефт. ост. и сырой нефти	Керосина	Минеральн. маслъ	
Т-вомъ „Сусловъ и Александровъ"	1.635.000	—	—	1.635.000
Т-вомъ „Макаровъ и С-я"	66.000	—	—	66.000
Мартемьяновымъ	330.000			330.000
Бр. Губины	85.000	—	—	85.000
Бененсонъ	192.000	—	—	192.000
Демботъ	86.000	1.000	—	87.000
Токаминъ	225.370	—	—	225.370
Воканто	200.000	—	—	200.000
Т-вомъ „Шитовъ и К°"	—	36.500	—	36.500
Каспійское О-вомъ	—	5.500	—	5.500
Т-вомъ „С. М. Шибаевъ и К°"	—	500	1.500	2.000
Токамгъ	—	3.204		3.201
Всего пудовъ	30.270.087	505.534	45.554	30.821.175

Перечень

грузовъ нефтяныхъ продуктовъ, вывезенныхъ изъ Астрахани вверхъ по Волгѣ и ея притокамъ въ теченіе навигаціи 1902 года средствами нефтяныхъ фирмъ и разныхъ поставщиковъ.

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
			Мартъ				
Т-ву Бр. Нобель	Царицынъ . . .	631.600	425.140	167.388	7.068		—
Т-ву Бр. Меркульевы. . . .	„ . . .	107.158	244.301	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„ . . .	811.000	338.950	—	—	—	
Восточному О-ву	„ . . .	302.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	1.851.758	1.008.391	167.388	7.068	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Нижній-Новгородъ	973.000	—		—	—	—
	Итого. .	973.000	—			—	—
Т-ву Бр. Нобель	Чистополь . . .	65.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	65.000			—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Пермь	263.000	—	—	—	—	—
Н. В. Мѣшкову	„	200.000	—	—	—	—	—
	Итого . .	163.000	—	—	—	—	—
Н. В. Мѣшкову	Уфу	230.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„	319.000	149.000	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„	200.000	194.487	—	—	—	—
	Итого . .	749.000	343.487	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Рыбинскъ . . .	3.143.000	320.000	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„ . . .	1.438.000	—	—			
Н. Г. Стахѣеву	„ . . .	250.000		—	—	—	
	Итого . .	4.831.000	320.000	—	—	—	

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
О-ву „Ока"	Рязань	1.186.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	1.186.000	—			—	—
Т-ву Бр. Нобель	Пьяный Боръ . .	58.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	58.000	—				
Т-ву Бр. Нобель	Камышинъ . . .	40.000	—	—			—
	Итого. .	40.000	—	—	—	—	
Т-ву Бр. Нобель	Самару	335.000	—				
Восточному О-ву	„	241.000					
	Итого. .	576.000	—	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
О-ву „Мазутъ“	Ярославль . . .	325.000	146.885	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	1.901.000	—	—	—	—	—
Н. В. Стахѣеву	„ . . .	125.000	—	—	—	—	—
Восточному О-ву	„ . . .	698.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	3.049.000	146.885	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	Вятку	—	145.096	—	—	—	—
	Итого. .	—	145.096				—
Восточному О-ву	Саратовъ . .	666.000	146.000	—	—	—	—
	Итого. .	666.000	146.000	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Кострому . . .	391.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	391.000		—	—	—	—
	Всего. . .	14.908.758	2.109.859	167.388	7.068	—	—
		17.193.073					

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
			А п р ѣ л ь				
О-ву „Мазутъ"	Сарепта	231.000	—		—	—	
	Итого	231.000		—			
О-ву „Мазутъ"	Нижній-Новгородъ	1.778.715	—	—			
Т-ву Бр. Нобель	„	2.679.000	108.000		—		
М. Е. Башкирову	„	225.875	—	—	—		—
С. С. Четвергову	„	251.354	—	—			
М. Е. Башкирову	„	151.210	—	—	—		
Волжско-Каспійскому О-ву	„	1.191.245	—	—	—	144.799	—
Г. С. Демботъ	„	330.000	—				
Я. С. Чернонебову	„	719.082		—			
О-ву „Ока"	„	1.071.000		—	—		
	Итого	8.397.481	108.000		—	144.799	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Царицынъ . . .	371.000	120.000	161.351	21.538	—	—
Т-ву Бр. Меркульевы . . .	„ . . .	—	185.000	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ"	„ . . .	1.318.000	280.075				
Волжско-Каспійск. О-ву . . .	„ . . .	153.665	74.314				
Каспійскому Т-ву	„ . . .	—	169.591	—	—	—	—
О-ву „Кавказъ и Меркурій" .	„ . . .		12.110				
Б. Ф. Лапшину	„ . . .	367.000	—		—	—	—
Уральско-Волжскому металлургическому заводу	„ . . .	110.000					
	Итого . .	2.322.665	871.123	161.351	21.538		
Т-ву Бр. Нобель	Казань . . .	172.000	—	—	—	—	—
	Итого . .	172.000	—	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Ярославль . . .	2.242.000	93.000	50.000	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„ . . .	3.724.754	447.343	50.000	—	—	—
Волжско-Каспійск. О-ву . . .	„ . . .	714.285	—	—	—	—	—
	Итого. .	6.681.039	540.343	100.000	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Рыбинскъ . . .	5.631.000	1.203.000	—	—	—	—
Я. С. Чернонебову.	„ . . .	1.346.038	—	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„ . . .	552.325	—	—	—	—	—
М. С. Солину	„ . . .	707.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	8.239.363	1.203.000	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Кинешму . . .	892.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	892.000	—	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, кото- рому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Пермь		305.000	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ"	„	215.000	—				
	Итого. .	215.000	305.000				
О-ву „Мазутъ"	Саратовъ . . .		169.100	—		—	
Волжско-Каспійск. О-ву . .	„ . . .	369.906	300.261	—	—	—	—
Восточному О-ву	„ . . .	429.000	145.000	—	—		
Т/Дому Бр. Шмидтъ . . .	„ . . .	80.672		—			
	Итого. .	879.578	614.361			—	
Т. Ф. Булычеву	Вятка . . .		80.100	—		—	—
	Итого. .		80.100				—
Т-ву Бр. Нобель	Уфа . . .	277.000		—			
Т/Дому А. Шитовъ	„	—	234.225	—	—		
	Итого. .	277.000	234.225			—	

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Меркульевы	Батраки	40.000	115.000	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„	—	40.000	—	—	—	—
	Итого . .	40.000	155.000	—	—	—	—
О-ву „Ока“	Рязань	598.000	—	—	—	—	—
	Итого . .	598.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Меркульевы	Балаково	—	170.000	—	—	—	12.000
	Итого . .	—	170.000	—	—	—	12.000
Т-ву Бр. Меркульевы	Вольскъ	125.000	—	—	—	—	—
	Итого . .	125.000	—	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Самара	560.000	—				
	Итого. .	560.000	—		—		
Т-ву Бр. Нобель	Сарапулъ . . .	100.000	—			—	
	Итого. .	100.000			—		
Т-ву Бр. Нобель	Пьяный Боръ . .	12.000	—	—	—		
	Итого. .	12.000		—	—		
Н. Н. Соколову и К°. . . .	Камышинъ . . .	248.600					
Волжско-Каспійскому О-ву . .	„ . . .	901.516					
	Итого. .	1.150.116					

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т. Д. А. Шитову	Малмыжъ . .		51.061				
	Итого. .	—	51.061		—	—	
А-ціи „Рагозина"	Константиново .	270.000				—	—
	Итого. .	270.000			—		
Т. Д. А. Шитову	Левинино . . .		55.386		—		—
	Итого. .		55.386	—			
Т-ву Бр. Нобель	Чистополь . .	35.000	—				
	Итого. .	35.000		—			
	Всего. . .	31.427.242	4.387.899	261.351	21.538	144.799	42.000
		36.284.829					

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
			М		**а**	**й**	
Т-ву Бр. Нобель	Рыбинскъ	5.138.000	805.685				
О-ву „Мазутъ"	"	1.312.672					
И. Г. Стахѣеву	"	240.000					
	Итого	6.690.672	805.685				
О-ву „Мазутъ"	Царицынъ	1.685.000	308.089				
Т-ву Бр. Нобель	"	180.000	160.500	223.570	16.219		
Т-ву Керос.-Масл. Производства	"	140.000					
Каспійскому Т-ву	"	—	167.814				
Восточному О-ву	"	232.000					
О-ву „Кавказъ и Меркурій"	"	95.157					
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій"	"	110.000			—		
Т-ву Бр. Меркульевы	"		100.000				56.000
Волжско-Каспійск. О-ву	"	156.410		—			
	Итого	2.898.867	736.403	223.570	16.219		56.000

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть патур.	Гудронъ
Г. С. Демботъ	Саратовъ	—	176.000	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„	138.000	167.415	—	—	—	—
Волжско-Каспійскому О-ву	„	472.053	46.324	75.000	—	—	—
Восточному О-ву	„	5.123.000	1.398.748	—	—	359.000	—
Т-ву Бр. Нобель	„	225.000	—	98.770	—	—	—
Керосино-Масл. Т-ву	„	93.000	—	—	—	—	—
Т-ву Э. П. Борель	„	183.768	—	—	—	—	—
Т/Д. Бр. Шмидтъ	„	119.816	—	—	—	—	—
О-ву „Кавказъ“	„	—	64.000	—	—	—	—
	Итого	6.354.637	1.852 487	173.770	—	359.000	—
Т-ву Бр. Нобель	Ярославль	2.375.000	458.700	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„	6.845.282	820.060	—	—	—	—
Восточному О-ву	„	2.530.600	—	—	—	896.000	—
	Итого	11.750.882	1.278.760	—	—	896.000	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
О-ву „Мазутъ"	Нижній-Новгородъ	3.010.805		—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„	1.793.000	141.470	98.581	—		—
Г. С. Дембот	„	370.000		—	—	160.000	—
Волжско-Каспійск. О-ву . .	„	1.304.687			—	86.000	—
О-ву „Мазутъ"	„	1.512.000			—	—	—
Я. С. Черноенебову	„	2.333.213		—	—	—	—
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣнинскій"	„	145.000			—	—	—
Яргомскому	„	90.000	—	—	—		—
А. И. Марковой	„	176.000	—	—	—	—	—
	Итого . .	14.034.705	141.000	98.581		246.000	—
Т-ву Бр. Нобель	Кинешма . . .	2.064.500	50.000	—	—		—
	Итого . .	2.064.500	50.000		—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Вольскъ	477.000			—		—
	Итого . .	477.000	-				—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Восточному О-ву	Камышинъ	2.373.400	—		—		
О-ву „Кавказъ и Меркурій“	„	85.991					
Волжско-Каспійскому О-ву	„	240.284	—		—		
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	„	145.000	—	—	—		
	Итого	2.844.675					
Т-ву Бр. Нобель	Самара	295.000					
Т-ву Бр. Меркульевы	„		115.000				85.000
О-ву „Мазутъ“	„	499.789	—				
Восточному О-ву	„	28.000					
Т-ву Бр. Нобель	„						
	Итого	822.789	115.000				85.000
Т-ву Бр. Нобель	Казань	1.152.000	—				
О-ву „Мазутъ“	„	280.068	—		—		—
	Итого	1.432.068		—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . . .	Батраки . . .	—	—	—	—	—	180.000
Комп. „Надежда“	„ . . .	—	—	—	—	—	24.763
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	297.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	297.000	—	—	—	—	204.763
О-ву „Мазутъ“	Сарепта	188.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	188.000	—	—	—	—	—
Рагозину	Константиново . .	150.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	150.000	—	—	—	—	—
П. Г. Стахѣеву	Пермь		70.000	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„	50.000	50.000	—	—	—	—
	Итого. .	50.000	120.000	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Симбирскъ . . .	—	40.070	—	—	—	—
	Итого. .	—	40.070	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Кероспнъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Чистополь . . .	—	50.150	—	—	—	—
	Итого. .	—	50.150	—	—	—	—
Т. Д. А. Шитовъ	Левшино. . . .	—	178.168	—	—	—	—
	Итого. .	—	178.168	—	—	—	—
Восточному О-ву	Пьяный Боръ . .	89.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	89.000	—	—	—	—	—
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . . .	Алексѣевка . . .	26.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	26.000	—	—	—	—	—
Т-ву „Кер.-Масл. Произв.“ . .	Баронскъ . . .	110.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	110.000	—	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
„Кавказъ и Меркурій" . . .	Спасскій затонъ .	157.857	—	—	—	—	
	Итого. .	157.857					
„Кавказъ и Меркурій" . . .	Никольскъ . . .	22.268					
	Итого. .	22.268					—
„Кавказъ и Меркурій" . . .	Черный Яръ . .	48.567					
	Итого. .	48.567		—			
Т-ву Бр. Нобель	Владимировка . .	159.000		—			
	Итого. .	159.000			—		
	Всего. . .	50.668.487	5.368.193	495.921	16.219	1.501.000	345.763
		58.395.583					

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
			І	ю	н	ь	
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	Царицынъ . . .	110.000	—	—	—	—	—
„Кавказъ и Меркурій“ . . .	„ . . .	85.904		—		—	—
Каспійскому Т-ву	„ . . .	—	277.348	—	—		
В. Ф. Лапшину	„ . . .	253.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	984.000	180.400	156.402	6.700	—	—
О-ву „Мазутъ“	„ . . .	1.164.000	167.000	—	—	—	—
Восточному О-ву	„ . . .	129.000	73.464	—	—	—	—
Т/Д. „Бр. Меркульевы“ . . .	„ . . .	71.322	—	—	—	—	—
Г. С. Демботъ	„ . . .	—	—	77.000	—	—	—
	Итого. .	2.797.226	698.212	233.402	6.700	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій"	Камышинъ . . .	150.000	—	—	—	—	—
„Кавказъ и Меркурій" . . .	„ . . .	173.761	—	—	—	—	—
Восточному О-ву	„ . . .	232.000	—	—	—	—	—
Т-ву Н. Н. Соколову	„ . . .	221.800	—	—	—	—	—
	Итого. .	777.561	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Рыбинскъ . . .	3.222.000	665.567	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ"	„ . . .	250.594	—	—	—	—	—
Н. Г. Стахѣеву	„ . . .	260.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	3.732.594	665.567	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ"	Ярославль . . .	5.151.015	1.018.889	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	559.000	—	—		—	—
Волжско-Каспійск. О-ву . . .	„ . . .	—	165.903				—
Восточному О-ву	„ . . .	109.000	—	—		303.696	
	Итого. .	6.122.015	1.184.792			303.696	

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
О-ву „Ока“	Нижній-Новгородъ	2.187.000	—	—	—	—	—
Я. С. Чернонебову	„	2.575.000	—	—	—		—
Т-ву Бр. Нобель	„	6.127.000	274.863	117.366	—	—	—
Восточному О-ву	„	283.000		—	—		—
Н. Н. Соколову	„	85.000			—		—
О-ву „Мазутъ“	„	3.463.353	—	221.000		—	—
Волжско-Каспійск. О-ву . . .	„	1.983.810		—	—	226.333	—
Я. Е. Башкирову	„	322.913			—	—	
Г. С. Демботъ	„	350.000		—	—	160.000	—
Т/Д. В. Г. Стахѣеву	„	445.000			—	—	
Бр. Ремизовымъ	„	50.000			—		
А. Ф. Сергѣеву	„	200.000		—	—	—	
	Итого . .	18.072.076	274.863	371.366		386.333	—
„Кавказъ и Меркурій“ . . .	В. Сурскъ . . .	89.365	—	—		—	
	Итого . .	89.365	—	—	—		—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
„Кавказъ и Меркурій“ . . .	Сызрань . . .	84.943		—	—	—	—
	Итого. .	84.943	—	—			—
Т-ву Бр. Нобель	Самара	1.319.000	50.000				—
Восточному О-ву	„	393.000	—	—			
	Итого. .	1.712.000	50.000	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Батраки	857.000	200.460	—	—	—	—
Восточному О-ву	„	—	220.943	—	—	—	—
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . . .	„			—	—	—	67.000
	Итого. .	857.000	421.403		—	—	67.000

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Казань	852.000	50.270	—	—	—	—
Восточному О-ву	„	183.000	—	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„	140.009	—	—	—	—	—
С. С. Четвергову	„	105.313	—	—	—	—	—
Т/Д. В. Г. Стахѣеву	„	450.000	—	—	—	—	—
	Итого	1.730.322	50.270	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Саратовъ	1.020.000	31.075	48.900	—	—	—
Г. С. Дембоцъ	„		259.000	—	—	—	—
Восточному О-ву	„	1.665.700	439.651	—	—	223.645	—
О-ву „Мазутъ“	„	167.764	—	—	—	—	—
Волжско-Каспійск. О-ву	„	204.297	131.839	40.162	—	—	—
Бр. Меркульевы	„	—	260.000	—	—	—	—
Т-ву „Н. Н. Соколовъ“	„	100.000	—	—	—	—	—
	Итого	3.157.761	1.121.565	89.062	—	223.645	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Кинешма	345.000		—	—	—	—
О-ву „Мазутъ"	„	199.553	—	—	—	—	—
	Итого	544.553	—	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ"	Сарепта	178.000	—	—	—	—	—
	Итого	178.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Пермь	691.000	210.360	—	—	—	—
Т/Д. „И. Г. Стахѣеву"	„	240.000	—	—	—	—	—
В. Г. Стахѣеву	„	260.000	—	—	—	—	—
Н. В. Мѣшкову	„	203.000	—	—	—	—	—
	Итого	1.394.000	210.360	—	—	—	—
О-ву „Кавказъ и Меркурій"	Сп. Затонъ	171.019	—	—	—	—	—
	Итого	171.019	—	—	—	—	—
А. Ф. Сергѣеву	Лыслово	—	24.900	—	—	—	—
	Итого		24.900	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Пьяный Боръ . .	104.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	104.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Чистополь . . .	102.000	50.000	—	—	—	—
	Итого. .	102.000	50.000	—	—	—	
Т-ву Бр. Нобель	Уфа	169.000	—		—	—	—
	Итого. .	169.000	—	—	—	—	—
П. Облаеву	Городецъ . . .	69.948	—	—	—	—	—
	Итого. .	69.948	—	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Симбирскъ . . .		33.125	—	—	—	—
	Итого . .	—	33.125	—	—	—	—
Учаеву	Хвалынскъ . . .	—	—	—	—	—	13.000
	Итого . .	—	—	—	—	—	13.000
Кн. Львову	Заводъ Пожва . .	70.162	—	—		—	
	Итого . .	70.162	—	—		—	—
А-ціи Рагозинъ	Константиново . .	300.000	—	—	—	—	—
	Итого . .	300.000	—	—	—		—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т/Д. Шитову	Левшино	—	110.068	—	—	—	—
	Итого . .	—	110.068	—	—	—	—
Рыжикову	Осу	—	21.000	—	—	—	—
	Итого . .	—	21.000	—	—	—	—
Е. Т. Пучихину	Челновъ	—		—	—	—	16.000
	Итого . .	—	—	—	—	—	16.000
О-ву „Кавказъ и Меркурій" .	Черный Яръ . .	52.936	—	—	—	—	—
	Итого . .	52.936	—	—	—	—	—
	Всего . . .	42.288.811	4.916.125	693.830	6.700	913.674	96.000
		48.915.140					

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
			Іюль				
О-ву „Мазутъ"	Ярославль	1.500.689	569.654	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„	582.000	—	78.910	—	—	—
Восточному О-ву	„	381.998	—	—	—	615.397	—
	Итого	2.464.687	569.654	78.910	—	615.397	—
Т-ву „Бр. Меркульевы"	Царицынъ	—	230.000	—		—	—
Т-ву Бр. Нобель	„	905.700	298.170	155.772	37.506	—	—
Восточному О-ву	„	413.617		—	—	—	—
О-ву „Мазутъ"	„	1.675.000	329.175	—	—	—	—
Каспійскому Т-ву	„	—	226.270	—	—	—	—
Волжско-Каспійск. О-ву	„	183.030	—	—	—	—	—
В. Лапшину	„	254.000		—	—	—	—
	Итого	3.431.347	1.083.615	155.772	37.506		

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву „Бр. Меркульевы" . . .	Саратовъ . . .	—	145.000		—		—
Г. С. Demботъ	„ . . .	—	110.000	—	—		—
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	1.827.000	—	97.955	—	—	—
Восточному О-ву	„ . . .	5.122.406	1.215.475		—	147.943	—
О-ву „Мазутъ"	„ . . .		310.450	—	—	—	—
Волжско-Каспійскому О-ву . .	„ . . .	64.200					—
Т-ву Керос.-Масл. Производства	„ . . .	—	—		—	90.000	—
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій"	„ . . .	152.596	—	—	—		—
Бр. Буніятовымъ	„ . . .	370.000		—		—	—
	Итого . .	7.536.202	1.780.925	97.955	—	237.943	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Г. С. Демботъ	Нижній-Новгородъ	380.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	"	7.955.000	723.072	—	—	—	—
О-ву „Ока"	"	2.005.000	—	—	—	—	—
Я. С. Чернонебову	"	2.460.918	—	—	—	123.000	—
О-ву „Мазутъ"	"	8.685.389	273.550	—	—	461.415	—
Восточному О-ву	"	1.308.509	—	—	—	—	—
Волжско-Каспійскому О-ву . .	"	1.274.345	—	—	—	—	—
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій".	"	451.000	—	—	—	—	—
А. Н. Марковой	"	331.800	—	—	—	—	—
	Итого. .	24.851.961	996.622	—	—	584.415	—
Т-ву „Бр. Меркульевы" . . .	Камышинъ . . .	—	—	—	—	—	10.000
Н. Н. Соколову и К°. . . .	" . . .	123.846	—	—	—	—	—
Восточному О-ву	" . . .	1.535.546	218.676	—	—	—	—
„Кавказъ и Меркурій" . . .	" . . .	83.851	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	" . . .	99.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	1.842.243	218.676	—	—	—	10.000

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву „Бр. Меркульевы" . . .	Самара	—	115.000	—	—		262.000
Т-ву Бр. Нобель	„	835.000	100.000	—	—		—
Восточному О-ву	„	532.978	—	—	—		—
	Итого . .	1.367.978	215.000	—	—	—	262.000
Т-ву Бр. Нобель	Батраки	2.135.000	340.570	—	—		—
Восточному О-ву	„	374.191	438.829	—	—	—	—
Т-ву „Бр. Меркульевы" . . .	„	—	140.000	—	—	—	—
	Итого . .	2.509.191	919.399	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Рыбинскъ . . .	1.263.000	403.420	—	—	—	—
	Итого . .	1.263.000	403.420	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Казань	1.419.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	1.419.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Хвалынскъ	—	49.960	—	—	—	—
	Итого. .	—	49.960	—	—	—	—
Т-ву „Бр. Меркульевы" . . .	Балаково	—	—	—	—	—	37.000
Залогину	„	—	—	—	—	—	82.000
	Итого. .	—	—	—	—	—	119.000
Т-ву Бр. Нобель	Пермь	478.000	—	—	—	—	—
Н. В. Мѣшкову	„	120.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	598.000	—	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Пьяный Боръ . .	169.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	169.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Кинешма . . .	359.000	—	—	—		—
	Итого. .	359.000	—	—	—	—	—
Т/Д. А. Шитовъ	Бирскъ	—	51.229	—	—		—
	Итого. .		51.229	—		—	—
„Кавказъ и Меркурій" . . .	Спасскій затонъ .	162.630	—	—	—		—
	Итого. .	162.630	—	—	—		

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
„Кавказъ и Меркурій" . . .	Сызрань . . .	73.531	—	—	—	—	—
	Итого. .	73.531	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Владимировка . .	56.200	—	—	—	—	—
	Итого. .	56.200	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Вольскъ . . .	185.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	185.000	—	—	—	—	—
В. И. Охапкину	Вятка	—	15.500	—	—	—	—
	Итого. .	—	15.500	—	—	—	—
	Всего. . .	48.288.970	6.304.000	332.637	37.507	1.437.755	421.000
		56.821.868					

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
				Августъ			
Т-ву Бр. Нобель	Царицынъ . . .	941.000	217.290	217.237	20.713	-	
О-ву „Мазутъ"	„ . . .	1.799.000	115.590				
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій"	„ . . .	145.000	—		—	-	
Волжско-Каспійск. О-ву . . .	„ . . .	213.052	132.100	70.515			
Т-ву „С. М. Шибаевы" . . .	„ . . .			69.000		.	—
Каспійскому Т-ву	„ . . .	—	217.926		—	-	
Т/Д. „Бр. Меркульевы" . . .	„ . . .	—	205.000	—	—	—	35.000
Г. С. Демботъ	„ . . .		—	90.000	..		
Т-ву „Кер.-Масл. Произв." . .	„ . . .	130.000	--	-	—		
Восточному О-ву	„ . . .	115.169	72.411				.
	Итого . .	3.342.169	1.260.317	446.752	20.713	—	35.000

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Нижній-Новгородъ	7.791.850	541.000				
Волжско-Каспійск. О-ву . . .	„	1.771.013				—	
О-ву „Мазутъ“	„	7.139.803	165.000				
Т/Д. В. Г. Стахѣева Н-ки . .	„	290.000					
Н. Г. Стахѣеву	„	140.000	—			—	—
О-ву „Ока“	„	2.786.358			—		
Г. С. Дембот	„	528.200			—	—	
М. Е. Башкирову	„	260.000	—	—	—	—	
Я. С. Черонебову	„	1.922.000	—	—		—	
Восточному О-ву	„	199.314	—	—	—	—	—
	Итого . .	22.828.538	706.000	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Батраки . . .	2.233.000	481.385	—	—		—
О-ву „Мазутъ“	„ . . .	485.900	170.850	—	—	—	—
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . . .	„ . . .		—	—	—	—	50.000
	Итого. .	2.718.900	652.235	—	—		50.000
Т-ву Бр. Нобель	Самара	852.000	191.910	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„	688.500	—	—	—		
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . . .	„	—	—	—	—	—	172.350
Восточному О-ву	„	299.010	—	—	—		
	Итого. .	1.839.510	191.910	—			172.350
О-ву „Мазутъ“	Ярославль . . .	1.644.000	161.550	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	494.000		—	—		
Восточному О-ву	„ . . .	—	—	—	—	145.454	
	Итого. .	2.138.000	161.550	—	—	145.454	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Казань	762.000	—	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„	379.997	—	—	—	—	—
	Итого. .	1.161.997	—	—	—	—	—
И. Г. Стахѣеву	Пермь	250.000	50.000	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„	1.219.000	—	136.940	—	—	—
Н. В. Мѣшкову	„	105.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	1.574.000	50.000	136.940	—	—	—
Волжско-Каспійск. О-ву . . .	Камышинъ . . .	387.058	—	—	—	—	—
„Кавказъ и Меркурій“ . . .	„ . . .	139.549	—	—	—	—	—
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	„ . . .	217.320	—	—	—	—	—
Восточному О-ву	„ . . .	370.157	—	—	—	—	—
	Итого. .	1.114.084	—	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Волжско-Каспійскому О-ву . .	Саратовъ . . .	202.008	515.643	—	—	—	—
Бр. Буніятовымъ	„ . . .	577.000	—	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„ . . .	1.118.016	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	860.000	—	25.000	—	—	—
Т-ву „С. М. Шибаевы“ . . .	„ . . .	—	—	56.969	—	—	—
Т/Д. Бр. Шмидтъ	„ . . .	98.878	—	—	—	—	—
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	„ . . .	150.000	—	—	—	—	—
Восточному О-ву	„ . . .	1.326.521	364.200	—	—	—	—
	Итого . .	4.332.423	879.843	81.969	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Рыбинскъ . . .	1.054.000	218.000	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„ . . .	219.728	—	—	—	—	—
	Итого . .	1.273.728	218.000	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т/Д. Шитовъ	Левшино. . . .	—	195.000				
	Итого. .		195.000		—	—	—
Т. Ф. Булычеву	Вяшка	230.000	—	—			—
	Итого. .	230.000		—	—	—	
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . .	Вольскъ	227.000	90.000	—		—	15.000
	Итого. .	227.000	90.000	—		—	15.000
Т-ву Бр. Нобель	Село золотое . .	—	30.000		—		
	Итого. .	—	30.000				

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т/Д. А. Шитовъ	Сарапулъ	—	68.172	—	—	—	—
	Итого	—	68.172	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Ровное	—	31.170	—	—	—	—
	Итого	—	31.170	—	—	—	—
А-ціи В. И. Рагозинъ	Константиново	—	—	—	—	300.000	—
	Итого	—	—	—	—	300.000	—
О-ву „Мазутъ“	Уфу	285.059	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„	194.000	—	—	—	—	—
	Итого	479.059	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Кострому	234.000	—	—	—	—	—
	Итого	234.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Оханскъ	—	25.050	—	—	—	—
	Итого	—	25.050	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
О-ву „Мазутъ"	Сарепта . . .	390.000	—	—	—	—	—
	Итого . .	390.000	—	—	—	—	—
О-ву „Кавказъ и Меркурій" .	Сп. Затонъ . . .	78.136	—	—	—	—	—
	Итого . .	78.136	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Пьяный Боръ . .	70.000	—	—	—	—	—
	Итого . .	70.000	—	—	—	—	—
А. Ф. Сергѣевъ	Лысково	—	90.000	—	—	—	—
	Итого . .	—	90.000	—	—	—	—
	Всего . . .	11.031.544	1.649.247	665.661	20.713	445.451	302.350
		50.114.969					

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
		Сентябрь					
Каспійскому Т-ву	Царицынъ . . .		112.789	—			
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	1.167.000	184.220	138.381	19.625	53.000	
Восточному О-ву	„ . . .	176.887					
О-ву „Мазутъ“	„ . . .	779.000					—
Волжско-Каспійск. О-ву . . .	„ . . .	150.607		—			
Т-ву „Керосино-Масляп. П-ва“	„ . . .	73.500					
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . . .	„ . . .		180.000	—			
Г. С. Дембот	„ . . .		10.130	65.000			
	Итого . .	2.346.991	517.139	203.384	19.625	53.000	

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Нижній-Новгородъ	4.851.181	—	—	—	—	—
Восточному О-ву	„	151.676		—			
О-ву „Мазутъ"	„	5.462.293	309.890	—			
Я. С. Черноиебову	„	1.911.000					—
О-ву „Ока"	„	923.300	—		—	—	—
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°" .	„			114.300			
М. Н. Блинову	„	131.823	—	—			
И. Н. Теръ-Акопову	„					6.462.450	
Волжско-Каспійскому О-ву . .	„	511.839		—		—	—
	Итого . .	14.278.815	309.890	114.300		6.462.450	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Рыбинскъ	311.000	515.130	-	-	-	—
О-ву „Мазутъ“	„	150.641			—		
И. Г. Стахѣеву	„	270.000		—	—		-
	Итого	731.641	515.130		—	—	
Т-ву „Бр. Меркульевы“	Саратовъ	—	80.000				
Восточному О-ву	„	1.273.812	805.415		—		—
О-ву „Мазутъ“	„	1.341.858	130.170		—		—
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	„	330.472	—	-	-	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„	1.641.000	45.510	46.080	—		—
Т/Д. Бр. Шмидтъ	„	60.000		—			—
Волжско Каспійск. О-ву	„		281.990	32.042	—	-	-
Бр. Буніятовыхъ	„	265.000	-	—	—	-	—
	Итого	1.915.172	1.343.085	72.122	-		

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Батраки . . .	1.990.000	383.960	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„ . . .	649.755	—	—	—	—	—
	Итого. .	2.639.755	383.960	—	—	—	—
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . . .	Камышинъ . . .	—	40.000	—	—	—	—
Восточному О-ву	„ . . .	303.828	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	40.000	—	—	—	—	—
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“.	„ . . .	493.839	—	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„ . . .	320.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	1.127.667	40.000	—	—	—	—
Т-ву „Бр. Меркульевы“ . . .	Вольскъ . . .	136.148	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	330.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	466.148	—	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Кинешма	470.000	—	—	—	—	—
	Итого	470.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Самара	1.320.000	144.280	—	—	28.000	—
Восточному О-ву	„	1.401.223	—	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ“	„	833.241	140.000	—	—	—	—
	Итого	3.554.464	284.280	—	—	28.000	—
Т-ву Бр. Нобель	Уфа	342.000	—	—			
	Итого	342.000	—	—	—	—	
Восточному О-ву	Устье Камы	78.178	—	—	—	—	
	Итого	78.178	—	—	—	—	
Восточному О-ву	Ярославль	93.658		—	—		
О-ву „Мазутъ“	„	1.061.369	—	—	—	131.000	—
	Итого	1.155.027	—	—		131.000	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Казань	1.674.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	1.674.000	—	—	—	—	—
И. Г. Стахѣеву	Пермь . . .	150.000	—	—	—	—	—
И. В. Мѣшкову	"	280.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	430.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Сарапулъ . . .	191.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	191.000	—	—	—	—	—
О-ву „Мазутъ"	Сарепту	192.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	192.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Чистополь . . .	91.000	—	—	—	—	—
	Итого. .	91.000	—	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
П. Т. Винокурову	Оханскъ	29.650	—	—	—		—
	Итого	29.650	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Кострома	180.000	—	—	—	—	—
	Итого	180.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Владимировка	52.000	—	—	—	—	
	Итого	52.000	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	Симбирскъ	39.000	—	—	—	—	—
	Итого	39.000	—	—	—	—	—
	Всего	35.284.511	3.358.414	389.806	19.625	6.674.450	—
		45.726.806					

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
		Октябрь					
О-ву „Мазутъ“	Саратовъ . . .	1.392.300	150.097	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	2.156.000	284.685	—	—	—	—
Восточному О-ву	„ . . .	2.534.567	667.084	—	—	—	—
Т-ву „Керос.-Масл. Производ.“	„ . . .	—	—	—	—	232.000	—
Волжско-Каспійскому О-ву . .	„ . . .	1.175.435	392.075	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	53.201	—	—	—	—	—
	Итого . .	7.311.503	1.493.941	—	—	232.000	—
Т/Д. „Э. Н. Борель“	Камышинъ . . .	86.260	—	—	—	—	—
Т-ву Бр. Нобель	„ . . .	31.000	—	—	—	—	—
Восточному О-ву	„ . . .	—	72.337	—	—	—	—
Волжско-Каспійскому О-ву . .	„ . . .	505.485	—	—	—	—	—
	Итого . .	622.745	72.337	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Царицынъ	1.116.000	311.375		14.572	52.000	
О-ву „Мазутъ“	„	2.148.000	895.880	—	—	—	—
Т-ву „Керос.-Масл. Производ.“	„	553.000	—				
Восточному О-ву	„	211.010		—	—	—	—
В. Ф. Лапшину	„	555.000	—		—	—	—
Т-ву „Бр. Меркульевы“	„	83.330	162.600	—	—	—	—
Волжско-Каспійскому О-ву	„	190.366	—	84.550	—		—
Т-ву „С. М. Шибаевъ и К°“	„		—	103.240	—	—	—
Каспійскому Т-ву	„		266.394	—			
Г. С. Дембогъ	„	—	—	65.000	—		
	Итого	1.856.706	1.639.249	252.790	14.572	52.000	
Т-ву Бр. Нобель	Нижній-Новгородъ	565.000	—				
Теръ-Акопову	„	—	—		—	1.097.419	
О-ву „Ока“	„	801.000	—	—	—		
О-ву „Мазутъ“	„	750.133	—	—	—		
	Итого	2.119.133	—	—	—	1.097.419	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Т-ву Бр. Нобель	Самара	707.000		—	—		
Восточному О-ву	„	643.085		—	—		
О-ву „Мазутъ“	„	605.923	—	—	—		—
	Итого. .	1.956.008	—	—	—		—
Т-ву Бр. Нобель	Батраки	690.000	96.150		—		
	Итого. .	690.000	96.150	—			—
Восточному О-ву	Рязань	275.717	—	—	—	—	—
	Итого. .	275.717	—	—	—	—	—

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
Восточному О-ву	Ярославль . . .	108.274	—	—	—	—	—
Волжско-Каспійскому О-ву . .	„ . . .	—	18.800	—	—	—	—
	Итого . .	108.274	18.800	—	—	—	—
„Кавказъ и Меркурій“ . . .	Сызрань	150.746	—	—	—	—	—
	Итого . .	150.746	—	—	—	—	—
„Кавказъ и Меркурій“ . . .	Спас. Затонъ . .	77.869	—	—	—	—	—
	Итого . .	77.869	—	—	—	—	—
„Кавказъ и Меркурій“ . . .	В. Сурскъ . . .	77.882	—	—	—	—	—
	Итого . .	77.882	—	—	—	—	—
	Всего . .	18.246.583	3.320.427	282.840	14.572	1.381.419	—
		23.245.841					

Названіе фирмы и лица, которому принадлеж. грузъ	Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ					
		Мазутъ	Керосинъ	Минер. масла	Бензинъ	Нефть натур.	Гудронъ
		Н	о	я	б	р	ь
Волжско-Каспійскому О-ву . .	Царицынъ . . .	565.934	86.350	—			
	Итого . .	565.934	86.350		—		
Волжско-Каспійскому О-ву .	Камышинъ . . .	599.490		—			
	Итого . .	599.490	—				
Волжско-Каспійскому О-ву . .	Саратовъ . . .	130.966	236.977				
О-ву „Мазутъ"	„ . . .	1.430.939	—	—	—	—	
	Итого . .	1.561.905	236.977	—			
	Всего . .	2.727.329	323.327				
		3.050.656					
	Всего въ 1902 году	287.872235	34.737.491	3.289.434	143.941	12.498.551	1.207.113

Вывезено вверхъ по Волгѣ въ теченіе навигаціи 1902 года.

	Нефтяныхъ остатковъ	Керосина	Сырой и натуральной нефти	Минеральн. маслъ	Гудрона	Бензина	Всего
Въ мартѣ . . .	14.908.758	2.109.859	—	167.388	—	7.068	17.193.073
„ апрѣлѣ . . .	31.427.242	4.387.899	144.799	261.351	12.000	21.538	36.284.829
„ маѣ	50.668.487	5.368.193	1.501.000	495.921	345.763	16.219	58.395.583
„ іюнѣ	42.288.811	1.916.125	913.674	693.830	96.000	6.700	48.915.140
„ іюлѣ	48.288.970	6.304.000	1.437.755	332.637	421.000	37.506	56.821.868
„ августѣ . . .	44.031.544	4.649.247	445.454	665.661	302.350	20.713	50.114.969
„ сентябрѣ . .	35.284.511	3.358.414	6.674.450	389.806		19.625	45.726.806
„ октябрѣ . . .	18.246.583	3.320.427	1.381.419	282.840		14.572	23.245.841
„ ноябрѣ . . .	2.727.329	323.327	—	—	—		3.050.656
Итого . .	287.872.235	34.737.491	12.198.551	3.289.434	1.207.113	143.941	339.748.765

Изъ показаннаго числа нефтяныхъ продуктовъ вывезено въ теченіе навигаціи 1902 года въ нижеслѣдующіе пункты вверхъ по Волгѣ:

Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ						Всего
	Нефтяныхъ остатковъ	Кеносина и пиронафта	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Бензина	Гудрона	
Никольскъ. . . .	22.268	—		—	—		22.268
Черный Яръ . . .	101.503				—	—	101.503
Владимировка . .	267.200		—	—		—	267.200
Сарепта	1.479.000	—		—	—	—	1.479.000
Царицынъ. . . .	21.413.666	7.901.099	105.000	1.809.339	143.941	91.000	31.464.045
Камышинъ. . . .	10.118.581	331.013		—	—	10.000	10.459.594
Золотое.	-	30.000		—	—	—	30.000
Ровное		31.170		—		—	31.170
Саратовъ	36.715.181	9.404.064	1.052.588	579.998	—	—	47.751.831
Баронскъ	110.000	—	—			—	110.000

Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ						Всего
	Нефтяныхъ остатковъ	Керосина и пиронафта	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Бензина	Гудрона	
Вольскъ	1.480.148	90.000	—	—	—	45.000	1.615.148
Балаково	—	170.000	—	—	—	161.000	331.000
Алексѣевка . . .	26.000	—	—	—	—	—	26.000
Хвалынскъ. . . .	—	49.960	—	—		13.000	62.960
Батраки	9.751.846	2.628.147	—	—		321.763	12.701.756
Сызрань	309.220	—	—	—			309.220
Самара	12.388.749	856.190	28.000		—	519.350	13.792.289
Симбирскъ. . . .	39.000	73.195	—		—		112.195
Спасскій Затонъ . .	647.511	—	—	—		—	647.511
Казань	7.889.387	50.270	—	—	—	—	7.939.657
Васильсурскъ. . .	167.247	—	—		—		167.217
Нижній-Новгородъ .	105.555.709	2.536.845	8.921.416	584.247	—	—	117.598.217

Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ						Всего
	Нефтяныхъ остатковъ	Керосина и пиронафта	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Бензина	Гудрона	
Лысково		114.900		—	—	—	114.900
Бирскъ		51.229		—	—	—	51.229
Городецъ	69.948			—	—	—	69.948
Кинешма	4.330.053	50.000		—	—	—	4.380.053
Кострома	805.000			—	—		805.000
Ярославль	33.468.951	3.930.784	2.091.517	178.910	—		39.670.195
Константиновка . .	720.000		300.000	—	—	—	1.020.000
Рыбинскъ . . .	26.761.998	1.130.802		—	—	—	30.892.800
Чистополь	293.000	100.150		—	—	—	393.150
Челны	—	—	—	—		16.000	16.000
Пьяный Боръ . .	512.000	—	—		—	—	512.000
Сарапуль	291.000	68.172	—	—			359.172

Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ						Всего
	Нефтяныхъ остатковъ	Керосина и пиронафта	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Бензина	Гудрона	
Оса	—	21.000	—	—	—	—	21.000
Оханскъ	29.650	25.050	—	—	—	—	54.700
Пермь	4.724.000	685.360	—	136.940	—	—	5.546.300
Уфа	2.016.059	577.712	—	—	—	—	2.593.771
Рязань	1.959.717	—	—	—	—		1.959.717
Вятка	230.000	240.696	—	—	—	—	470.696
Малмыжъ	—	51.061	—			—	51.061
Левшино		538.622		—	—		538.622
Заводъ Пожва . .	70.462		—	—	—		70.462
Устье Камы . . .	78.178	—			—		78.178
Итого . .	287.872.235	31.737.491	12.498.551	3.289.431	143.941	1.207.113	339.748.765

Вывезено вверхъ по Волгѣ въ теченіе навигаціи 1902 года нефтяныхъ продуктовъ нефтепромышленными фирмами и ихъ поставщиками слѣдующее количество:

Названіе фирмъ и поставщиковъ	Нефтяныхъ остатковъ	Керосина	Натуральной нефти	Минеральн. маслъ	Бензина	Гудрона	Всего
Т-во Бр. Нобель	109.906.034	11.821.072	133.000	2.032.321	143.941	—	124.036.368
О-во „Мазутъ"	79.358.862	8.225.245	592.415	274.000	—		88.450.522
Восточное О-во	35.241.031	6.142.233	2.691.135	---	—	—	44.074.399
Т-во „Бр. Меркульевы"	815.958	2.576.901	—	-	—	1.071.350	4.464.209
Волжско Каспійск. О-во	15.616.986	2.412.576	457.132	302.269	—		18.788.963
О-во „Ока"	12.972.658	—	—	—	—	—	12.972.658
Н. В. Мѣшковъ	1.138.000	-	—	—	—		1.138.000
П. Г. Стахѣевъ	2.820.000	130.000	—	—	—	—	2.950.000
Т.Д. „В. Г. Стахѣева Н-ки"	550.000		—	—	.	-	550.000
М. Е. Башкировъ	959.980		—			—	959.980

Названіе фирмъ и поставщиковъ	Нефтяныхъ остатковъ	Керосина	Натуральной нефти	Минеральн. маслъ	Бензина	Гудрона	Всего
С. С. Четверговъ	356.667	—	—	—	—	—	356.667
Г. С. Демботъ	1.837.000	705.130	320.000	337.335	—	—	3.199.465
Я. С. Черненобовъ	13.310.251	—	123.000	—	—	—	13.433.251
„Каспійское Т-во"	—	1.478.135	—	—	—	—	1.478.135
О-во „Кавказъ и Меркурій"	1.920.262	42.440			—	—	1.962.702
В. Ф. Лапшинъ	1.129.000	—	—	—	—	—	1.429.000
Урало-Волж. металлур. Заводъ	110.000	—		—	—		110.000
М. С. Соличъ	707.000	—	—	—			707.000
Т/Д. Бр. Шмидтъ	359.361	—	—		—	—	359.361
Т. Ф. Булычевъ	80.100	—	—	—	—	—	80.100
Т/Д. „Алексѣй Шитовъ"	—	943.309	—	—		—	943.309
М. Н. Блиновъ	131.823	—	—		—	—	131.823
Т-во „Н. Н. Соколовъ и К°"	779.246	—	—	—	—	—	779.246

Названіе фирмъ и поставщиковъ	Нефтяныхъ остатковъ	Керосина	Натуральной нефти	Минеральн. маслъ	Бензина	Гудрона	Всего
Админист. В. И. Рагозинъ . .	720.000	—	300.000				1.020.000
Т-во „Керос.-Масл. Производ." .	1.099.500	—	322.000			—	1.421.500
Т/Д. „Захар. и Скрипинскій" .	2.870.227	—					2.870.227
Т-во „Э. И. Борель"	323.229	—			—	—	323.229
Яргомскій	90.000				—	—	90.000
Теръ-Акоповъ		—	7.559.869	—	—		7.559.869
Т-во „С. М. Шибаевъ и К°" .	—		—	343.509		—	343.509
А. М. Маркова	507.000	—	—	—	—		507.000
К° „Надежда"	—	—	—	—		24.763	24.763
О-во „Кавказъ"	—	64.000	—			—	64.000
Бр. Ремизовы	50.000	—			—	—	50.000
А. Ф. Сергѣевъ	200.000	134.900	—	—	—	—	334.900
Бр. Буніятовы	1.212.000	—		—	—	—	1.212.000

Названіе фирмъ и поставщиковъ	Нефтяныхъ остатковъ	Керосина	Натуральной нефти	Минеральн. масла	Бензина	Гудрона	Всего
Князь Лыковъ	70.462	—	—	—	—	—	70.462
Учаевъ	—	—	—	—	—	13.000	13.000
Рыжиковъ	—	21.000	—	—	—	—	21.000
Пугихинъ	—	—	—	—	—	16.000	16.000
Залогинъ	—	—	—			82.000	82.000
Оханкинъ	—	15.500	—	—	—	—	15.500
Булычевъ	230.000	—	—	—	—	—	230.000
Т. Т. Винокуровъ		25.050			—		25.050
П. Т. Винокуровъ	29.650	—	—		—	—	29.650
П. Облаевъ	69.948		—	—	—	—	69.948
Итого. .	287.872.235	34.737.491	12.498.551	3.289.431	143.941	1.207.113	339.748.765

Приложенiе № 13-б.

Перечень

грузовъ нефтяныхъ продуктовъ, вывезенныхъ изъ Астрахани вверхъ по Волгѣ и ея притокамъ въ теченiе навигацiи 1903 года средствами нефтяныхъ фирмъ и разныхъ поставщиковъ.

Въ мартѣ

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Царицынъ										
Т-ву Бр. Нобель	813.000	460.600	—	73.634	—		13.946	1.905	—	1.363.085
Т-ву „Бр. Меркул."	—	382.000	—		—	64.000	—		—	446.000
О-ву „Мазутъ"	711.000	—	—		—	—	—			711.000
Всего	1.524.000	842.600		73.634	—	64.000	13.946	1.905	—	2.520.085
Въ Саратовъ										
Т-ву „Шибаевъ и К°"	—	—	—	44.000	—	—			—	44.000
Въ Самару										
Т-ву „Шибаевъ и К°"	150.000	—	—	—	—	—	—	—	—	150.000
Въ Кинешму										
Т-ву Бр. Нобель	445.000	—	—	—	—	—		—		445.000

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Тихія Горы										
Т-ву П.К. Ушковъ и К°	220.000						—			220.000
Въ Константиново										
А-ціи Рагзина . .	491.006	—	—	—						491.006
Въ Н.-Новгородъ										
Т/Д. Бар. Дельв. и К°	386.356									386.356
Въ Ярославль										
Т-ву Бр. Нобель .	925.000			19.980	—	—	—			974.980
Т-ву „Мазутъ" . .	429.000							—		429.000
Понизовскому . .	130.000	—			—	—	—		—	130.000
Всего. . .	1.184.000	—	—	49.980	—	—	—	—	—	1.533.980

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Рыбинскъ										
О-ву „Мазутъ“ . .	1.530.000	—	—	—	—		—	—	—	1.530.000
Т-во Бр. Нобель .	1.684.000	155.990	—	—	—					1.839.990
М. С. Солину . .	160.000	—	—	—	—		—			160.000
Всего. . .	3.374.000	155.990					—	—	—	3.529.990
Въ Пермь										
Т-во Бр. Нобель .	449.000		—		—			—	—	449.000
Въ Уфу										
Т-во Бр. Нобель .	747.000	195.935	—	—	—	—	—	—	—	942.935
Въ Вятку										
О-ву „Мазутъ“ . .	—	170.000	—	—	—			—	—	170.000
Итого въ Мартѣ	9.270.362	1.364.525	—	167.614	—	64.000	13.946	1.905	—	10.882.325

Въ апрѣлѣ

Кому вывезено	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
	Количество въ пудахъ									
Во Владимировку										
Т-ву Бр. Нобель	226.000								—	226.000
Въ Сарепту										
О-ву „Мазутъ“	310.000						—			310.000
Въ Царицынъ										
Т-ву Бр. Нобель	468.000	80.245	—	18.814	40.090	—	11.970	2.100		621.519
О-ву „Мазутъ“	1.582.000	214.460	—		—		—			1.796.470
Восточному О-ву	459.091									459.091
Волж. Каспійск. О-ву	1.075.049	166.611					—	—		1.241.660
Т-ву „Сусл. и Алекс.“	100.000	—				—				100.000
Я. С. Черно[illegible]ву	108.435					—		—		108.435
Лапшину	248.000			—						248.000
Т-ву „Бр. Меркул.“	—	70.124						—		70.124
Всего	4.010.575	531.150		18.814	40.090	—	11.970	2.100	—	4.645.299

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
	Въ Камышинъ									
Т-ву Бр. Нобель .	70.000			—	—					70.000
Восточному О-ву. .	192.251		—		—					192.251
„Волжс.-Касп. О-ву“	466.687								—	466.687
Т-ву „Шибаевъ и К°“	305.000		—		—					305.000
Т-ву „Бр. Меркул.“ .	25.256									25.256
Т/Д. „Зах. и Скрѣп.“	425.000	—	—	—	—	—	—	—	—	425.000
Всего. . .	1.484.194	—	—	—	—	—	—	—	—	1.484.194

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Саратовъ										
Т-ву Бр. Нобель .	191.000		—		—	—	—	—	—	191.000
О-ву „Мазутъ" . .					—			—		—
Восточному О-ву .	1.434.292	581.215			—	—	—		—	2.015.507
„Волжс.-Касп. О-ву"	254.310	80.700	—			—	—		—	335.010
Т/Д. „Зах. и Скрѣп."	170.000	—						—	—	170.000
Т-ву „Сусл. и Алекс."	100.000					—	—	—	—	100.000
Т-ву „Шибаевъ и К°"	180.122			—			—		—	180.122
Манташеву . . .	—	112.436		—			—			112.436
О-ву „Олеумъ" . .	—	170.000	—	—	—	—	—	—	—	170.000
Т-ву „Бр. Меркул." .		144.835	—	—	—	—	—	—	—	144.835
Всего . . .	2.329.721	1.089.184								3.418.910

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукв.	
Въ Балаково										
Т-ву „Бр. Меркул.“ .	—	55.000	—	—	—	—	—	—	—	55.000
Въ Хвалынскъ										
Учаеву	—	—	—	—	—	34.000	—	—	—	34.000
Въ Самару										
Т-ву Бр. Нобель .	579.000	—	—	—	—	—	—	—	—	579.000
„Восточному О-ву“ .	177.905	-								177.905
Всего . .	756.905									756.905
Въ Батраки										
Т-ву Бр. Нобель .	877.000	40.590	—	—	—	—	—	—	—	917.590
О-ву „Мазутъ“ . .	—	172.178	—	—	—	—	—	—	—	172.178
Т-ву „Бр. Меркул.“.	—	365.283	—	—	—	—	—	—	—	365.283
Всего . .	877.000	578.051								1.455.051
Въ Казань										
Т-ву Бр. Нобель .	199.000	—	—	—	—	—	—	—	—	199.000
С. Четвергову мл. .	185.478	—	—	—	—	—	—	—	—	185.478
Вятко-Волж. Т-ву .	71.900	—	—	—	—	—	—	—	—	71.900
Всего . . .	456.378	—	—	—	—	—	—	—	—	456.378

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Константиново										
А-ціи Рагзина . . .	130.000	—	—	—	—	—	—	—	—	130.000
Въ Н.-Новгородъ										
Т-ву Бр. Нобель .	2.158.000	212.160	—	94.000	—	—	—	—	—	2.464.160
О-ву „Мазутъ“ . .	1.763.572	226.907	—	—	—	—	—	—	—	1.990.479
Волжско-Касп. О-ву	354.056	—	—	—	—	—	—	—	—	354.056
Г. С. Дембогъ . .	445.000	—	—	—	—	—	—	—	—	445.000
Т-ву „Шибаевъ и К°“	165.159	—	—	—	—	—	—	—	—	165.159
Т/Д. „Б. Дельв. и К°“	260.901	—	—	—	—	—	—	—	—	260.901
А. И. Марковой . .	625.000	—	—	—	—	—	—	—	—	625.000
О-ву „Ока“ . . .	944.000	—	—	—	—	—	—	—	—	944.000
Теръ-Акопову . . .	—	—	345.000	—	—	—	—	—	—	345.000
Шамси Асадуллаеву	537.745	—	—	—	—	—	—	—	—	537.745
Т-ву „М. Башкировъ“	130.000	—	—	—	—	—	—	—	—	130.000
Т/Д. „В. Г. Стахѣевъ“	538.000	—	—	—	—	—	—	—	—	538.000
А. П. Маслову . .	165.174	—	—	—	—	—	—	—	—	165.174
Всего . . .	8.086.607	439.067	345.000	94.000	—	—	—	—	—	8.961.674

Кому вывезено	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Бискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
	Количество въ пудахъ									
Въ Левшино										
Т/Д. „А. Шитовъ“ .	—	56.683	—	—	—	—	—	—	—	56.683
Въ Кинешму										
Т-ву Бр. Нобель .	604.000	—	—	—	—	—	—	—	—	604.000
Въ Ярославль										
Т-ву Бр. Нобель .	652.000	195.580	—	102.300	—	—	—	—	—	949.880
О-ву „Мазутъ“ . .	855.000	164.596	—	—	—	—	—	—	—	1.019.596
Восточному О-ву .	2.420.530	—	312.383	—	—	—	—	—	—	2.732.913
Волжско-Касп. О-ву	510.127	178.012	—	—	—	—	—	—	—	688.139
Я. С. Чернонебову .	305.000	—	—	—	—	—	—	—	—	305.000
Т-ву „Шибаевъ и К°“	1.450.292	—	—	—	—	—	—	—	—	1.450.292
М. С. Солину . .	1.085.000	—	—	—	—	—	—	—	—	1.085.000
Манташевъ и К° .	—	270.000	—	—	—	—	—	—	—	270.000
Шамси Асадуллаеву	362.682	—	—	—	—	—	—	—	—	362.682
Всего . .	7.640.631	808.188	312.383	102.300	—	—	—			8.863.052

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
Въ Рыбинскъ										
Т-ву Бр. Нобель	1.308.000	1.036.100	—	48.045	—	—	—	—	—	2.392.145
О-ву „Мазутъ"	1.398.000	—	416.000	—	—	—	—	—	—	1.814.000
Восточному О-ву	—	—	192.665	—	—	—	—	—	—	192.665
Я. С. Чернонебову	2.563.000	—	—	—	—	—	—	—	—	2.563.000
Всего	5.269.000	1.036.100	608.665	48.045	—	—	—	—	—	6.961.810
Въ Вятку										
Вятко-Волж. Т-ву	148.200	—	—	—	—	—	—	—	—	148.200
Т. Ф. Булычеву	—	12.000	—	—	—	—	—	—	—	12.000
Всего	148.200	12.000	—	—	—	—	—	—	—	160.200

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Уфу										
Т-ву Бр. Нобель	—	125.340	—	—	—	—	—	—	—	125.340
О-ву „Мазутъ“	—	270.205	—	—	—	—	—	—	—	270.205
Т/Д. „А. Шитовъ“	—	287.648	—	—	—	—	—	—	—	287.648
Т-ву „Шибаевъ и К°“	—	224.122	—	—	—	—	—	—	—	224.122
Итого	—	907.315	—	—	—	—	—	—	—	907.315
Въ Чистополь										
Т-ву Бр. Нобель	—	25.000	—	—	—	—	—	—	—	25.000
Въ Пермь										
Т-ву Бр. Нобель	—	331.170	—	—	—	—	—	—	—	331.170
Въ Усолье										
Т-ву Бр. Нобель	—	40.000	—	—	—	—	—	—	—	40.000
Разнымъ фирмамъ	—	—	—	—	—	—	—	—	30.304	30.304
Итого въ апр.	32.359.214	5.909.210	1.266.048	263.159	40.090	34.000	11.970	2.400	30.304	33.916.395

Въ маѣ

Кому вывезено	Количество въ пудахъ: Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
Въ Владимировку										
Т-ву Бр. Нобель	60.000	—	—	—	—	—	—	—	—	60.000
Въ Сарепту										
О-ву „Мазутъ"	400.000	—	—	—	—	—	—	—	—	400.000
Въ Царицынъ										
Т-ву Бр. Нобель	940.000	348.310	—	270.793	—	—	28.224	2.348	—	1.589.675
О-ву „Мазутъ"	828.000	111.363	—	—	—	—	—	—	—	939.363
Волжско-Касп. О-ву	708.000	186.635	—	—	—	—	—	—	—	894.635
Т-ву „Бр. Меркул."	—	245.287	—	—	—	—	—	—	—	245.287
Манташеву		70.000	—	—	—	—	—	—	—	70.000
М. С. Суслову	50.000	—	—	—	—	—	—	—	—	50.000
Восточному О-ву	192.173		—	—	—	—	—	—	—	192.173
Всего	2.718.173	961.595	—	270.793	—	—	28.224	2.348	—	3.981.133

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Камышинъ										
Волж.-Касп. О-ву	532.608	—	—	—	—	—	—	—	—	532.608
Т/Д. „Зах. и Скрѣп."	328.000	—	—	—	—	—	—	—	—	328.000
Т-ву „Бр. Меркул."	—	—	—	—	—	30.294	—	—	—	30.294
О-ву „Кавк. и Мерк."	184.411	—	—	—	—	—	—	—	—	184.411
Всего	1.045.019	—	—	—	—	30.294	—	—	—	1.075.313
Въ Саратовъ										
Т-ву Бр. Нобель	733.000	—	—	—	—	—	—	—	—	733.000
Восточному О-ву	591.962	660.085	—	—	—	—	—	—	—	1.252.047
Т-ву „Шибаевъ и К°"	286.951	—	—	119.341	—	—	—	—	—	406.292
О-ву „Олеумъ"	—	220.000	—	—	—	—	—	—	—	220.000
Т/Д. „Зах. и Скрѣп."	163.000	—	—	—	—	—	—	—	—	163.000
Т-ву „Бр. Меркул."	—	145.000	—	—	—	—	—	—	—	145.000
Манташеву	—	145.000	—	—	—	—	—	—	—	145.000
Волж.-Касп. О-ву	—	75.813	—	—	—	—	—	—	—	75.813
О-ву „Кавказъ"	—	50.000	—	—	—	—	—	—	—	50.000
Всего	1.774.913	1.295.898	—	119.341	—	—	—	—	—	3.190.152

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукв.	
Въ Батраки										
Т-ву Бр. Нобель . .	302.000	90.765	—	—	—	—	—	—	—	392.765
Т-ву „Бр. Меркул."	—	115.000	—	—	—	—	—	—	—	115.000
Всего . . .	302.000	205.765	—	—	—	—	—	—	—	507.765
Въ Сызрань										
О-ву „Кавк. и Мерк."	82.150	—	—	—	—	—	—	—	—	82.150
Въ Самару										
Т-ву Бр. Нобель .	1.200.000	—	—	—	—	—	—	—	—	1.200.000
Т-ву „Бр. Меркул."	—	—	—	—	—	60.000	—	—	—	60.000
Всего . . .	1.200.000	—	—	—	—	60.000	—	—	—	1.260.000

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Казань										
Т-ву Бр. Нобель . .	450.000	90.160	—	—	—	—	—	—	—	540.160
Въ Н.-Новгородъ										
Т-ву Бр. Нобель . .	2.228.000	190.815	—	34.565	—	—	—	—	—	2.453.380
Восточное О-во . .	402.027	—	—	—	—	—	—	—	—	402.027
Волжс. Каспійс. О-во	1.417.463	—	—	—	—	—	—	—	—	1.417.463
О-ву „Мазутъ" . .	215.000	—	—	—	—	—	—	—	—	215.000
О-ву „Ока" . . .	1.961.000	—	—	—	—	—	—	—	—	1.961.000
Теръ-Акоповъ . .	348.391	—	1.416.479	—	—	—	—	—	—	1.764.870
Г. С. Демботъ . .	278.000	—	—	—	—	—	—	—	—	278.000
Т/Д. „Бар. Дельв. и К°"	519.578	—	—	—	—	—	—	—	—	519.578
Я. С. Чернонебовъ .	2.391.000	—	—	—	—	—	—	—	—	2.391.000
Т-ву Н. А. Бурова .	300.000	—	—	—	—	—	—	—	—	300.000
А. С. Марковой . .	287.660	—	—	—	—	—	—	—	—	287.660
М. С. Солину . .	190.000	—	—	—	—	—	—	—	—	190.000
Я. С. Башкирову .	280.000	—	—	—	—	—	—	—	—	280.000
Всего . . .	10.818.119	190.815	1.416.479	34.565	—	—	—	—	—	12.459.978

Кому вывезено	КОЛИЧЕСТВО ВЪ ПУДАХЪ									
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
Въ Кинешму										
Т-ву Бр. Нобель .	798.000	—	—	—	—	—	—	—	—	798.000
Въ Кострому										
Т-ву Бр. Нобель .	150.000	—	—	—	—	—	—	—	—	150.000
Въ Ярославль										
Т-ву Бр. Нобель .	963.000	—	—	114.035	—	—	—	—	—	1.077.035
Восточному О-ву .	1.700.593	146.807	494.202	—	—	—	—	—	—	2.341.602
Т-ву „Шибаевъ и К°"	1.263.244									1.263.244
Шамси Асадуллаеву	731.944	—	—	—	—	—	—	—	—	731.944
Всего . . .	4.658.781	146.807	494.202	114.035	—	—	—	—	—	5.413.825

Кому вывезено	К о л и ч е с т в о в ъ п у д а х ъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
В ъ К о н с т а н т и н о в о										
А-ціи Рагзина . .	439.523	—	—	—	—	—	—	—	—	439.523
В ъ Р ы б и н с к ъ										
Т-ву Бр. Нобель .	3.648.000	909.690	—	—	—	—		—		4.557.690
О-ву „Мазутъ" . .	5.024.223	948.867	316.000	—	—	—				6.289.090
М. С. Солину . .	580.000	—	—	—	—	—		—		580.000
Н. Г. Стахѣеву . .	150.000	—	—	—	—	—	—	—		150.000
Всего . . .	9.402.223	1.858.557	316.000	—	—	—	—	—	—	11.576.780
В ъ Л е в ш и н о										
Т/Д. „А. Шитовъ" .		176.815			—		—	—	—	176.815
В ъ Ч и с т о п о л ь										
Т-ву Бр. Нобель .	—	150.575	—	—	—	—	—	—		150.575
В ъ Ч е л ы										
Лучихину	20.000	—	—	—	—	—	—		—	20.000

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Сарапулѣ										
Т-ву Бр. Нобель .	55.000	—	—	—	—	—	—	—	—	55.000
Въ Перми										
Т-ву Бр. Нобель .	150.000	—	—	—	—	—	—	—	—	150.000
О-ву „Мазутъ" . .	—	160.000	—	—	—	—	—	—	—	160.000
Н. С. Стахѣеву . .	140.000	70.000	—	—	—	—	—	—	—	210.000
Восточному О-ву .	138.931			—	—	—	—	—	—	138.931
Н. В. Мѣшкову . .	279.183	—	—	—	—	—	—	—	—	279.183
Всего . . .	708.114	230.000	—	—	—	—	—	—	—	938.114
Разнымъ фирмамъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	28.568	28.568
Итого въ маѣ	35.082.015	5.306.987	2.226.681	538.734	—	90.294	28.224	2.348	28.568	43.303.851

В ъ і ю н ѣ

Кому вывезено	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
	К о л и ч е с т в о в ъ п у д а х ъ									
В ъ с. В л а д и м и р о в к у										
Т-ву Бр. Нобель		6.000	—	—	—					6.000
В ъ С а р е п т у										
О-ву „Мазутъ“	222.000	—	—	—	—	—	—	—	—	222.000
В ъ Ц а р и ц ы н ѣ										
Т-ву Бр. Нобель	967.000	274.810	—	157.525	—	—	42.608	5.402	—	1.447.345
Шамси Асадуллаеву		250.000								250.000
Волжс. Каспійс. О-ву	1.039.572	75.038	—	—	—	—	—	—	—	1.114.610
Т-ву „Шибаевъ и К°“	—	—	—	83.936	—	—	—	—	—	83.936
О-ву „Мазутъ“	1.560.000	82.440	—	—	—	—	—	—	—	1.642.440
Восточному О-ву	277.480	—	—	—	—	—	—	—	—	277.480
Манташеву	—	70.000	—	—	—	—	—	—	—	70.000
Всего	3.844.052	752.288	—	241.461	—	—	42.608	5.402	—	4.885.811

Кому вывезено	КОЛИЧЕСТВО ВЪ ПУДАХЪ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукв.	
Въ Камышинѣ										
О-ву „Кавк. и Мерк.“	216.095	—	—	—	—		—	—	—	216.095
Т/Д. „Зах. и Скрѣп.“	867.614	—	—	—	—	—	—	—	—	867.614
Волжс. Каспійс. О-ву	260.290	—	—	—	—	—	—	—	—	260.290
Всего . .	1.343.999	—	—	—	—	—	—	—	—	1.343.999
Въ Хвалынскѣ										
Т-ву Бр. Нобель .	—		—	35.000	—	—	—	—	—	35.000
Бычкову	32.000			—	—	40.000		—		72.000
Всего. . .	32.000	—	—	35.000	—	40.000				107.000

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Алексѣевскій Затонъ										
Т-ву „Бр. Меркул.“	25.000	-	—	- -	—	-	—			25.000
Въ Саратовъ										
Восточному О-ву .	713.390	955.773	213.612	—	—	—	—	—	—	1.882.775
Т-ву Бр. Нобель .	851.000	90.160	—	13.205	—	—	-	—	—	954.365
Волжс. Каспійс. О-ву	463.832	179.938	—	82.229	—	—	—	—	- -	725.999
Т-ву „Бр. Меркул.“	—	—	—	—	—	141.352	—	—	—	141.352
Т-ву „Шибаевъ и К°“	440.000	—	-	7.200	—		—	-		447.200
О-ву „Олеумъ“ . .	—	170.000	—	—	—		—	—	—	170.000
Г. С. Демботъ . .	—	—	—	—	—	110.000	—	—	—	110.000
Т/Д. „Зах. и Скрѣп.“	225.000	—	-	—	—	—			—	225.000
Манташеву . . .	- -	145.000	—	—	—		—			145.000
О-ву „Мазутъ“ . .	- -	198.784	—	—	—	- - -	—	- -	—	198.784
Всего . . .	2.693.222	1.739.655	213.612	102.634	·	251.352	—	—		5.000.475
Въ Батраки										
Т-ву Бр. Нобель .	1.303.000	711.410	—	- -	—	—	—	—	—	2.014.410
Т-ву „Бр. Меркул.“	- -	—	-	—	—	68.000	- - -	-	—	68.000
Всего . . .	1.303.000	711.410	-	—	—	68.000	—	—	—	2.082.410

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
Въ Самару										
Т-ву Бр. Нобель	1.580.000	150.360	—	—	—	—	—	—	—	1.730.360
Т-ву „Бр. Меркул.“	—	—	—	—	—	56.400	—	—	—	56.400
Шамси Асадуллаеву	—	115.000	—	—	—	—	—	—	—	115.000
Всего	1.580.000	265.360	—	—	—	56.400			—	1.901.760
Въ Симбирскъ										
Е. Вороновой	—	—	—		—	10.000		—		10.000
Въ Спасскій Затонъ										
„О-ву Кавк. и Мерк.“	167.115				—	—				167.115
Въ Казань										
Ѳ-ву „Мазутъ“	120.207	—	—		—	—	—			120.207
Т-ву Бр. Нобель	548.000				—	—			30.304	548.000
Всего	668.207	—	—	—	—	—	—	—	—	668.207

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Бискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Н.-Новгородъ										
Т-ву Бр. Нобель .	3.782.000	352.040			—			—		4.134.040
О-ву „Мазутъ“ . .	—	232.000	—	—	—	—	—	—		232.000
П. Г. Стахѣеву . .	180.000	—	—	—	—	—			—	180.000
Восточному О-ву . .	761.842	147.762	—	—	—	—	—	—		909.604
Шамси Асадуллаеву	222.293	—			—	—				222.293
О-ву „Ока“ . . .	1.284.000	—		—	—		—	—		1.284.000
М. С. Солину. . .	960.750	—		—	—	—	—	—	—	960.750
Я. С. Чернонебову .	2.558.000	—	—	—	—	—	—	—	—	2.558.000
С. С. Четвергову млад.	130.026	—	—	—	—	—			—	130.026
Т-ву „Шибаевъ и К°“	560.000	—	—	84.344	—	—	—		—	644.344
Я. Е. Башкирову .	250.479	—	—	—	—	—	—		—	250.479
Волжс. Каспійс. О-ву	522.863	—	—	—	—	—	—	—	—	522.863

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Н.-Новгородъ										
Г. С. Демботъ	120.000	—	—	—	—		—	—	—	120.000
М. Н. Блинову	250.000		—	—		—				250.000
Т/Д. „Б. Дельв. и К°“	485.394			—				—	—	485.394
Т-во „Соколовъ и К°“	225.000				—		—	—		225.000
Т-во „Н. А. Бугрова“	270.773		—	—	—		—	—	—	270.773
Всего	12.563.420	731.802	—	84.344	—		—	—		13.379.566
Въ Городецъ										
П. Ѳ. Облаеву	70.440		—				—	—	—	70.440
Въ Кинешму										
Т-ву Бр. Нобель	761.000	—			—		—			761.000
Въ Кострому										
Т-ву Бр. Нобель	200.000			—			—	—	—	200.000

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Ярославль										
Т-ву „Шибаевъ и К°"	580.357	222.618	—	—	—	—	—	—	—	802.975
Т-ву Бр. Нобель .	650.000	—	—	—	—	—	—	—	—	650.000
Восточному О-ву .	3.225.170	—	184.346	—	—	—	—	—	—	3.409.516
Волж.-Касп. О-ву .	—	184.320	—	—	—	—	—	—	—	184.320
М. С. Солину . . .	295.000	—	—	—	—	—	—	—	—	295.000
Т-ву „Манташ. и К°"	—	320.000	—	—	—	—	—	—	—	320.000
Всего . . .	4.750.527	726.938	184.346	—	—	—	—	—	—	5.661.811
Въ Рыбинскъ										
Т-ву Бр. Нобель .	1.375.000	505.975	—	107.900	—	—	—	—	—	1.988.875
О-ву „Мазутъ" . .	4.270.523	438.105	—	—	—	—	—	—	—	4.708.628
П. Г. Стахѣеву . .	400.000	—	—	—	—	—	—	—	—	400.000
Всего . . .	6.045.523	944.080	—	107.900	—	—	—	—	—	7.097.503

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Чистополь										
Т-ву Бр. Нобель . .	131.000	—	—	—	—	—	—	—	—	131.000
Въ Челны										
Т-ву Бр. Нобель . .	—	50.040	—	—	—	—	—	—	—	50.040
Въ Пьяный Боръ										
Т-ву Бр. Нобель . .	100.000	—	—	—	—	—	—	—	—	100.000
Въ Сарапуль										
Т-ву Бр. Нобель . .	100.000	—	—	—	—	—	—	—	—	100.000
Въ с. Осу										
И. Рыжикову . . .	—	23.161	—	—	—	—	—	—	—	23.161
Въ Пермь										
Т-ву Бр. Нобель . .	611.000	200.095	—	—	—	—	—	—	—	811.095
Н. В. Мѣшкову . .	391.392	—	—	—	—	—	—	—	—	391.392
И. Г. Стахѣеву . .	80.000	—	—	—	—	—	—	—	—	80.000
Всего . . .	1.082.392	200.095	1.282.487	—	—	—	—	—	—	1.282.487

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Рязань										
О-ву „Мазутъ“ . .	1.890.000	—	—				—			1.890.000
Въ Вятку										
Вятко-Волжск. Т-ву	214.832	—	—		—					214.832
Въ Камское Устье										
Восточному О-ву .	87.096	—	—	—			—			87.096
Разнымъ фирмамъ .	—							—	29.762	29.762
Итого въ іюнѣ	39.949.385	6.150.829	397.958	571.339	—	425.752	42.608	5.402	29.762	47.573.035

Въ іюлѣ

Кому вывезено	Количество въ пудахъ: Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукв.	Всего
Во Владимировку										
Т-ву Бр. Нобель	52.000	—	—	—	—	—	—	—	—	52.000
Въ Царицынъ										
Т-ву Бр. Нобель	679.000	316.490	—	172.519	56.541	—	25.720	5.608	—	1.255.878
О-ву „Мазутъ“	1.419.000	89.040	—	—	—	—	—	—	—	1.508.040
Волж.-Касп. О-ву	886.313	140.202	—	42.631	—	—	—	—	—	1.069.146
Восточному О-ву	259.591	—	—	—	—	—	—	—	—	259.591
Т-ву „Манташ. и К°“	—	160.000	—	—	—	—	—	—	—	160.000
Т-ву „Бр. Меркул.“	—	130.000	—	—	—	—	—	—	—	130.000
Шамси Асадуллаеву	—	45.000	—	—	—	—	—	—	—	45.000
Т-ву „Нефть“		195.000	—		—	—	—	—	—	195.000
О-ву „Олеумъ“	—	—	—	83.000	—	—	—	—	—	83.000
Всего	3.243.904	1.075.732	—	298.150	56.541	—	25.720	5.608	—	4.705.655

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Камышинъ										
Т/Д. „Зах. и Скрѣп.“	680.000	—	—	—	—	—	—	—	—	680.000
Волжско-Касп. О-ву	257.368	—	—	—	—	—	—	—	—	257.368
Всего . . .	937.368	—	—	—	—	—	—	—	—	937.368
Въ Саратовъ										
Т-ву Бр. Нобель . .	770.000	36.065	71.500	—	—	—	—	—	—	877.565
Восточному О-ву .	1.458.503	551.297	153.364	—	—	—	—	—	—	2.163.164
О-ву „Мазутъ“ . .	—	73.339	—	—	—	—	—	—	—	73.339
Т/Д. „Зах. и Скрѣп.“	280.000	—	—	—	—	—	—	—	—	280.000
Волж.-Касп. О-ву .	150.147	210.606	—	—	—	—	—	—	—	360.763
Т-ву „Манташ. и К°“	—	270.000	—	—	—	—	—	—	—	270.000
Т-ву „Шибаевъ и К°“	259.069	—	—	—	—	—	—	—	—	259.069
О-ву „Олеумъ“ . .	—	263.000	—	—	—	—	—	—	—	263.000
Т/Д. „Э. И. Борель“	100.144	—	—	—	—	—	—	—	—	100.144
Всего . . .	3.017.863	1.404.000	242.864	—	—	—	—	—	—	4.647.034

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Батраки										
Т-ву Бр. Нобель.	928.000	595.755	—	—	—		—	—	—	1.523.755
Т-ву „Бр. Меркул.“	—	110.000	—	—	—	—	—	—	—	110.000
Всего. . .	928.000	705.755	—	—	—	—	—	—	—	1.633.755
Въ Самару										
Т-ву Бр. Нобель	1.363.000	48.340	—	—	—	—	—	—	—	1.411.340
Восточному О-ву	190.731	146.476	—	—	—	—	—	—	—	337.207
Т-ву „Шибаевъ и К°“	400.031	152.692	—	—	—	—	—	—	—	552.723
Т-ву „Бр. Меркул.“	—	—	—	—	—	63.260	—	—	—	63.260
Всего. .	1.953.762	347.508	—	—	—	63.260	—	—	—	2.364.530
Въ Казань										
Т-ву Бр. Нобель	567.000		—	—	—		—			567.000

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Н.-Новгородъ										
Т-ву Бр. Нобель	3.084.000	200.305	—	56.485	—	—	—	—	—	3.340.790
Восточному О-ву	801.748	—	—	—	—	—	—	—	—	801.748
Т-ву „Шибаевъ и К°"	587.508	654.135	—	—	—	—	—	—	—	1.241.643
О-ву „Ока"	3.122.000	—	—	—	—	—	—	—	—	3.122.000
Волжс.-Касп. О-ву	676.138	—	—	—	—	—	—	—	—	676.138
Я. С. Чернонебову	2.280.000	—	—	—	—	—	—	—	—	2.280.000
Т/Д. „Б. Дельв. и К°"	504.172	-		—	—	—	—	—	-	504.172
Теръ-Акоповъ	130.000	—	—	—	—	—	—	—	—	130.000
Г. С. Демботъ	160.000	—	—	—	—	—	—	—	—	160.000
Я. С. Башкирову	233.152	—	—	—	—	—	—	—	—	233.152
Всего	11.578.718	854.410	—	56.485	—	—	—	—	-	12.489.643
Въ Кинешму										
Т-ву Бр. Нобель	513.000	—	—	—	—	—	—	—	—	513.000
Въ Кострому										
Т-ву Бр. Нобель	95.000	—	—	—	—	—	—	—	—	95.000

Кому вывезено	К о л и ч е с т в о в ъ п у д а х ъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
В ъ Я р о с л а в л ь										
Т-ву Бр. Нобель .	492.000	—	—	79.800	—	—	—	—	—	571.800
О-ву „Мазутъ“ . .	1.050.000	570.000	—	—	—	—	—	—	—	1.620.000
Волжско-Касп. О-ву	575.466	—	—	—	—	—	—	—	—	575.466
М. С. Солину . .	1.095.000	—	—	—	—	—	—	—	—	1.095.000
Т-ву „Шибаевъ и К°“	475.173	188.228	—	—	—	—	—	—	—	663.401
Всего . . .	3.687.639	758.228	—	79.800	—	—	—	—	—	4.525.667
В ъ Р ы б и н с к ъ										
Т-ву Бр. Нобель . .	801.000	180.000	—	—	—	—	—	—	—	981.000
О-ву „Мазутъ“ . .	6.122.264	175.000	—	—	—	—	—	—	—	6.297.264
И. С. Стахѣеву . .	170.000	—	—	—	—	—	—	—	—	170.000
Всего . . .	7.093.264	355.000	—	—	—	—	—	—	—	7.448.264
В ъ Л е в ш и н о										
Т/Д. „А. Шитовъ“ .	—	175.014	—	—	—	—	—	—	—	175.014

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Бискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Чистополь										
Т-ву Бр. Нобель .	87.000	—	—	—	—	—	—	—	—	87.000
Въ Пермь										
Т-ву Бр. Нобель .	598.000	—	—	—	—		—	—	—	598.000
Н. В. Мѣшкову . .	429.438	—	—	—	—	—	—	—		429.438
И. Г. Стахѣеву . .	200.000	—	—	—	—	—	—	—	—	200.000
Всего . . .	1.227.438	—	—	—	—	—		—	—	1.227.438
Въ Уфу										
Т/Д. „А. Шитовъ" .	—	106.380	—	—	—	—	—	—	—	106.380
Разнымъ фирмамъ .	—	—		—	—		—	—	32.728	32.728
Итого въ іюлѣ	34.981.956	5.782.364	224.864	434.435	56.541	63.260	25.720	5.608	32.728	41.607.476

Въ августѣ

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Во Владимировку										
Т-ву Бр. Нобель .	55.000	—		—	—	—	—	—	—	55.000
Въ Царицынъ										
Т-ву Бр. Нобель .	940.000	318.380	48.000	92.280	—	—	5.712	6.480		1.110.882
О-ву „Мазутъ" . .	917.768	146.000	—	—	—	—			—	1.063.768
Волжско-Касп. О-ву	491.448	217.390	—		—	—		—	—	708.838
О-ву „Олеумъ" . .		321.000	—	—		—			—	321.000
Восточное О-во . .	110.171	—			—		—	—	—	110.171
Т-ву „Шибаевъ и К°"	77.807	—		44.086	—			—		121.893
Т-ву „Нефть" . .	—	90.000	—	—	—		—	—	—	90.000
Шамси Асадуллаеву.		123.000		—				—	—	123.000
Т-ву „Бр. Меркул."		80.000	—	—	—	—	—			80.000
Всего . . .	2.537.194	1.295.770	48.000	136.366	—	—	5.742	6.480	—	4.029.552

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Камышинѣ										
Т/Д. „Зах. и Скрѣп."	1.329.000	—	—		—		—	—		1.329.000
Восточному О-ву	—	134.558	—	—	—	—	—	—		134.558
Т-ву „Бр. Меркул."	—	45.000	—	—	—	—	—	—		45.000
О-ву „Кавк. и Мерк."	112.732	—		—	—	—	—	—	—	112.732
Всего	1.471.732	179.558	—		—	—		—		1.651.290
Въ Ровное										
Т-ву Бр. Нобель		35.170		32.030	—	—	—	—		67.200
О-ву „Мазутъ"				25.340		—	—	—		25.340
Всего		35.170	—	57.370		—	—	—	—	92.540
Въ Вольскѣ										
Т-ву „Бр. Меркул."	40.000	—	—	—		—	—	—	—	40.000

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Саратовъ										
Т-ву Бр. Нобель .	2.350.900		25.000			—				2.375.900
Восточному О-ву. .	2.061.337	509.878	—	—	—	—	—			2.571.215
О-ву „Мазутъ" . .	245.000				—	—	—	—	—	245.000
Волж.-Касп. О-ву. .	223.241	176.178								399.419
О-ву „Кавказъ" . .	—	85.000	—				—			85.000
Т-ву „Шибаевъ и К°"	148.643				—		—	—		148.643
Т-ву „Манташ. и К°"		335.000	—	—	—	—	—	—	—	335.000
Всего. . .	1.029.121	1.106.056	25.000		—	—	—	—	—	6.160.177
Въ Балаково										
Смѣтаниной . . .	—		—	—	—	30.000	—	—		60.000
Т. Е. Залогину . .	—	—	—	—	—	30.000	—	—	—	

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукв.	
Въ Батраки										
Т-ву Бр. Нобель	319.000	423.075	—	—	—	—	—	—	—	742.075
Восточному О-ву	—	72.629	—	—	—	—	—	—	—	72.629
Т-ву „Бр. Меркул.“	—	80.000	—	—	—	—	—	—	—	80.000
Всего	319.000	575.704	—	—		—	—	—	—	894.704
Въ Сызрань										
О-ву „Кавк. и Мерк.“	65.774	—	—	—	—	—	—	—	—	65.774
Въ Самару										
Т-ву Бр. Нобель	1.753.000		—	—		—	—	—		1.753.000
Т-ву „Шибаевъ и К⁰“	165.310	—	—	—	—	—	—	—	—	165.310
Всего	1.918.310	—	—	—	—	—	—	—	—	1.918.310
Въ Казань										
Т-ву Бр. Нобель	645.000	—	—	—			—		—	645.000
Т-ву „Шибаевъ и К⁰“	102.590	—	—	—	—		—		—	102.590
Всего	747.590	—	—	—	—	—	—	—	—	747.590

Кому вывезено	КОЛИЧЕСТВО ВЪ ПУДАХЪ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
				Въ Н.-Новгородъ						
Т-ву Бр. Нобель .	3.106.000	166.970	—	97.315	—	—	—	—	—	3.370.285
О-ву „Ока" . . .	2.264.000	—	—	—	—	—	—	—	—	2.264.000
Блинову	77.142									77.142
Теръ-Акопову. . .	1.503.590	—	3.361.814	—	—	—	—	—	—	4.865.404
Т/Д. „Бар. Дельв. и К°"	263.447	—	—	—	—	—	—	—	—	263.447
Шамси Асадуллаеву	1.841.660	—	—	—	—	—	—	—	—	1.841.660
Восточному О-ву .	1.150.677									1.150.677
П. П. Черныхъ . .	3.084.000	—	—	—	—	—	—	—	—	3.084.000
Я. С. Черонебову .	1.064.000	—	—	—	—	—	—	—	—	1.064.000
Волжс.-Касп. О-ву .	529.322									529.322
Т-ву „Шибаевъ и К°"	350.180	277.189				—				627.369
А. Н. Марковой . .	468.000	—	—	—	—	—	—	—	—	468.000
А. И. Сергѣеву . .	250.000	—	—	—	—	—	—	—	—	250.000
Всего. . .	15.952.018	444.159	3.361.814	97.315	—	—	—	—	—	19.855.306

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Кинешму										
Т-ву Бр. Нобель	434.000	—	—	—	—	—	—	—	—	434.000
Въ Ярославль										
Т-ву Бр. Нобель	658.000	—	—	66.255	—	—	—	—	—	724.255
Т-ву „Шибаевъ и К°"	393.432	136.303	—	—	—	—	—	—	—	529.735
Я. С. Чернонебову	356.000	—	—	—	—	—	—	—	—	356.000
Шамси Асадуллаеву	295.932		—	—		—	—			295.932
Всего	1.703.364	136.303	—	66.255	—	—	—	—	—	1.905.922
Въ Рыбинскъ										
О-ву „Мазутъ"	4.597.723	1.190.021	518.362	—	—	—	—	—	—	6.306.106
Т-ву Бр. Нобель	—	1.032.705	—	—	—	—	—	—	—	1.032.705
М. С. Суслову	1.055.000					—				1.055.000
Я. С. Чернонебову	1.059.000			—	—	—				1.059.000
Всего	6.711.723	2.222.726	518.362	—	—	—	—	—	—	9.452.311

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукв.	
Въ с. Пьяный Боръ										
Т-во Бр. Нобель .	279.000	—	—	—	—	—	—	—	—	279.000
Въ Пермь										
Н. В. Мѣшкову . .	70.000	—			—	—				70.000
Въ Уфу										
Т-ву Бр. Нобель .	806.000	—	—	—	—	—	—	—	—	806.000
Въ Вятку										
В. П. Оханкину .	—	15.000	—	—	—	—	—	—	—	15.000
Разнымъ фирмамъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	31.706	31.706
Итого въ авг.	38.139.826	6.010.446	3.953.176	357.306	—	60.000	5.742	6.480	31.706	48.564.682

Въ сентябрѣ

Кому вывезено	Количество въ пудахъ: Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
Во Владимировку										
Т-ву Бр. Нобель .	50.000	—	—	—	—	—	—	—	—	50.000
Въ Сарепту										
О-ву „Мазутъ" . .	179.600	—	—	—	—		—	—		179.600
Въ Царицынъ										
Т-ву Бр. Нобель .	540.000	272.580	33.070	105.939	—	—	21.664	5.334	—	978.587
О-ву „Мазутъ" . .	813.000	359.350		114.370	—	—	—	—	—	1.286.720
Восточному О-ву .	394.789	—	—	—	—	—	—	—	—	394.789
Волж.-Каспійск. О-ву	300.305	199.707	—	39.878	—	—		—	—	539.890
Т-ву „Шибаевъ и К°"	—	306.084	—	—	—	—	—	—	—	306.084
Шамси Асадуллаеву	—	210.000	—	—	—	—	—	—	—	210.000
Т-ву „Нефть" . .	—	160.000	—	—	—	—	—	—	—	160.000
Т-ву „Манташ. и К°"	—	50.000	—	—	—	—	—	—	—	50.000
Всего . . .	2.048.094	1.557.721	33.070	260.187	—	—	21.664	5.334	—	3.926.070

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Камышинъ										
Т/Д. „Зах. и Скрѣп.“	490.000	—	—	—	—	—	—	—	—	490.000
Въ Саратовъ										
Т-ву Бр. Нобель .	1.571.000	118.185	—	40.085	—	—	—	—	—	1.729.270
Восточному О-ву . .	1.607.000	701.805	81.490	—	—	—	—	—	—	2.390.788
О-ву „Мазутъ“ . .	535.000	—	—	—	—	—	—	—	—	535.000
Волж.-Каспійск. О-ву		517.910		-		—	—	—	—	517.910
Т/Д. „Зах. и Скрѣп.“	271.907	—	—	—	—	—	—	—	—	271.907
Т-ву „Манташ. и К°“	—	58.000	—	—	—	—	—	—	—	58.000
А. Полякъ . . .	—	—	—	25.000	—	—	—	—	—	25.000
Всего . . .	3.985.400	1.395.900	81.490	65.085	—		-	—	—	5.527.875
Въ Вольскъ										
Т-ву „Бр. Меркул.“	65.000	56.920	—	—	—	21.000	—	—	—	145.920

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Батраки										
Т-ву Бр. Нобель	398.000	506.170	—	—	—	—	—	—	—	904.170
Т-ву „Бр. Меркул."	38.000	165.000	—	—	—	33.000	—	—	—	236.000
Всего	436.000	671.170	—	—	—	33.000	—	—	—	1.140.170
Въ Самару										
Т-ву Бр. Нобель	473.000	76.260	17.000	—	—	—	—	—	—	566.260
О-ву „Мазутъ"	150.000	114.600	—	—	—	—	—	—	—	264.600
Восточному О-ву	362.647	—	—	—	—	—	—	—	—	362.647
Т-ву „Шибаевъ и К°"	-	155.074	—	46.355	—	—	—	—	—	201.429
Всего	985.647	345.934	17.000	46.355	—	—	—	—	—	1.394.936
Въ Тетюши										
Т-ву Бр. Нобель	—	42.105	—	—	—	—	—	—	—	42.105
Въ Казань										
Т-ву Бр. Нобель	934.000	—	—	—	—	—	—	—	—	934.000

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Бискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Н.-Новгородъ										
Т-ву Бр. Нобель .	2.222.900	—	—	83.955	—	—	—	—	—	2.306.855
О-ву „Мазутъ" . .	520.000	142.000	—	—	—	—	—	—	—	662.000
Восточному О-ву .	682.706	—	—	—	—	—	—	—	—	682.706
Волж.-Касписк. О-ву	1.803.871	—	—	—	—	—	—	—	—	1.803.871
О-ву „Ока" . . .	1.133.000	—	—	—	—	—	—	—	—	1.133.000
Теръ-Акопову . .	268.736	—	1.807.926	—	—	—	—	—	—	2.076.662
Т-ву „Шибаевъ и К°"	475.118	613.269	—	—	—	—	—	—	—	1.088.387
Т/Д. „Б. Дельв. и К°"	426.264	—	—	—	—	—	—	—	—	426.264
Я. С. Черноноебову .	718.000	—	195.000	—	—	—	—	—	—	913.000
Т/Д. В. Г. Стахѣв. и К°	343.000	—	—	—	—	—	—	—	—	343.000
И. Г. Стахѣеву . .	180.000	—	—	—	—	—	—	—	—	180.000
Шамси Асадуллаеву	309.460	—	—	—	—	—	—	—	—	309.460
Т/Д. Н. Н. Сокол. и К°	178.000	—	—	—	—	—	—	—	—	178.000
М. С. Солину . .	180.000	—	—	—	—	—	—	—	—	180.000
Всего . . .	9.441.055	755.269	2.002.926	83.955	—		—	—		12.283.205

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
	Въ Ярославль									
Т-ву Бр. Нобель	—	—	—	35.020	—	—	—	—	—	35.020
Восточному О-ву	212.443		—	—		—	—	—	—	212.443
М. С. Солину	524.000	—	—	—	—	—	—	—	—	524.000
Всего	736.443	—	—	35.020	—	—	—	—	—	771.463
	Въ Рыбинскъ									
Т-ву Бр. Нобель	—	274.385			—	—	—	—	—	274.385
О-ву „Мазутъ“	3.980.182	673.605	—	—	—	—	—	—	—	4.653.787
М. С. Солину	450.000	—	—		—	—	—	—	—	450.000
Всего	4.430.182	947.990	—	—	—	—	—	—	—	5.378.172
	Въ Сарапуль									
Т-ву Бр. Нобель	119.000	—	—	—	—	—	—	—	—	119.000
	Въ Оханскъ									
Т. Т. Винокурову	28.000		—	—	—	—	—	—	—	28.000

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
			Въ Перми							
Н. В. Мѣшкову . .	270.961	—	—	—	—	—	—	—	—	270.961
И. Г. Стахѣеву . .	150.000	47.000	—	—	—	—	—	—	—	197.000
Всего . . .	420.961	47.000	—	—	—	—		—		467.961
			Въ Уфу							
Т-ву Бр. Нобель .	1.536.906	—	—	—	—	—	—	—	—	1.536.906
			Въ Рязань							
Восточному О-ву .	86.766	—	—	—	—		—	—		86.766
			Въ Вятку							
„Вятко-Волжск. Т-ву“	65.168	—	—			—	—	—		65.168
			Въ Левшино							
Т/Д. „А. Шитовъ“ .	—	156.822	—	—	—		—	—	—	156.822
Разныхъ фирмъ . .	—	—	—	—	—	—	—	—	28.020	28.020
Итого въ Сент.	26.038.216	5.976.831	2.134.486	490.602	—	57.000	21.664	5.334	28.020	34.752.153

Въ октябрѣ

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Сарепту										
О-ву „Мазутъ“ . .	334.000	—	—	—		—	—		—	334.000
Въ Царицынъ										
Т-ву Бр. Нобель . .	1.209.000	777.261		320.084	—	—	12.698	1.495		2.320.538
О-ву „Мазутъ“ . .	3.117.800	1.067.935	—	—	—				—	4.185.735
Волж.-Каспійск. О-ву	924.119	381.522	—	76.891	—		—			1.382.532
Восточному О-ву .	602.557		—	—	—	—				602.557
Т-ву „Шибаевъ и К°“	99.923	293.000	—	91.958	3.287		2.397			490.465
О-ву „Олеумъ“ . .	—	265.000		260.089	—	—				471.089
Шамси Асадуллаеву	—	284.000	—	—		—		—	—	284.000
Т-ву „Манташ. и К°“	—	200.000	—			—	—	—	—	200.000
Т-ву „Нефть“ . .	—	67.000	—		—	—	—		—	67.000
Каспійскому Т-ву .	79.406	—	—	—	—	—	—	—	—	79.406
Т-ву „Бр. Меркул.“	—	118.202	—	—	—	—		—	—	118.202
Итого . . .	6.032.805	3.453.920	—	695.022	3.287	—	14.995	1.495	—	10.201.524

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Камышинъ										
Т-ву Бр. Нобель . .	78.000	—	—	—	—	—	—	—	—	78.000
О-ву „Кавк. и Мерк.“	165.070	—	—	—	—	—		—	—	165.070
Т/Д. „Э. И. Борель“	132.919	—	—	—	—	—	—	—	—	132.919
Всего. . .	375.989	—	—	—	—	—	—	—	—	375.989
Въ Саратовъ										
Т-ву Бр. Нобель . .	1.276.000	117.625	—	—	—	—	—	—	—	1.393.625
О-ву „Мазутъ“ . .	1.418.500	239.292	—	—	—	—	—	—	—	1.657.792
Восточному О-ву .	1.234.287	469.095	—	—	—	—	—	—	—	1.703.382
Т-ву „Шибаевъ и К°“	1.130.697	434.934	—	85.306	—	—	1.761	—	—	1.652.698
Волжско-Касп. О-ву	640 235	550.109	—	—	—	—	—	—	—	1.190.344
О-ву „Кавказъ“ . .	—	145.000	—	—	—	—	—	—	—	145.000
О-ву „Олеумъ“ . .	—	269.844	—	—	—	—	—	—	—	269.844
Г. С. Демботъ . .	—	140.000	—	—	—	—	—	—	—	140.000
Т/Д. „Бр. Шмидтъ“	100.046	—	—	—	—	—	—	—	—	100.046
Т/Д. „Э. И. Борель“	42.987	—	—	—	—	—	—	—	—	42.987
Т-ву „Манташ. и К°“	—	85.000	—	—	—	—	—	—	—	85.000
Всего. . .	5.842.752	2.450.899	—	85.306	—	—	1.761	—	—	8.380.718

Кому вывезено	Количество въ пудахъ: Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
			Въ Самару							
Т-ву Бр. Нобель .	369.000	82.085	—	—	—	—	—	—	—	451.085
Т-ву „Шибаевъ и К°“	—	137.233	—	—	—	—	—	—	—	137.233
Всего . . .	369.000	219.318	—	—	—	—	—	—	—	588.318
			Въ Вольскъ							
А. Я. Соловьеву .	75.000	—	—	—	—	—	—	—	—	75.000
			Въ Батраки							
Т-ву Бр. Нобель .	—	150.100	—	—	—	—	—	—	—	150.100
			Въ Спасскій Затонъ							
О-ву „Кавк. и Мерк.“	69.511	—	—	—	—	—	—	—	—	69.511
			Въ Казань							
О-ву „Мазутъ“ . .	—	128.250	—	—	—	—	—	—	—	128.250
И. И. Черныхъ . .	1.416.171	—	—	—	—	—	—	—	—	1.416.171
Всего . . .	1.416.171	128.250	—	—	—	—	—	—	—	1.544.421

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Н.-Новгородъ										
О-ву „Мазутъ" . .	2.339.446	—	—	—	—	—	—	—	—	2.339.446
О-ву „Ока" . . .	1.246.000	—	—	—	—	—	—	—	—	1.246.000
Я. С. Чернонебову .	1.030.000	—	—	—	—	—	—	—	—	1.030.000
Теръ-Аконову. . .	154.474	—	225.085	—	—	—	—	—	—	379.559
Всего. . .	4.769.920	-	225.085	—	—	—	—	—	—	4.995.005
Въ Ярославль										
Волж.-Каспійск. О-ву	—	171.709	—	—	—	—	—	—	—	171.709
Въ Сосновку										
Т-ву Бр. Нобель .	—	—	—	46.620	—	—	—	—	—	46.620
Разнымъ фирмамъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	7.734	8.734
Итого въ окт.	19.285.148	6.574.196	225.085	826.948	3.287	—	16.756	1.495	22.308	26.955.223

Въ ноябрѣ

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафт.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Царицынѣ										
Т-ву „Шибаевъ и К°“	—	196.958	—	—	—	—	—	—	—	196.958
Въ Саратовѣ										
О-ву „Мазутъ“ . .	626.424	—	—	—	—	—	—	—	—	626.424
Въ Спасскій Затонъ										
О-ву „Кавк. и Мерк.“	102.551	—	—	—	—	—	—	—	—	102.551
Въ Н.-Новгородъ										
О-ву „Ока“ . . .	797.000	—	—	—	—	—	—	—	—	797.000
Разнымъ фирмамъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	8.734	8.734
Итого въ нояб.	2.525.975	196.958	—	—	—	—	—	—	8.734	1.731.667

Вывезено изъ Астрахани вверхъ по Волгѣ и ея притокамъ нефтяныхъ продуктовъ въ теченіе навигаціи 1903 года:

	Количество въ пудахъ									
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафта	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
Въ Мартѣ	9.270.362	1.364.525	—	167.614	-	61.000	13.946	1.905		10.882.352
" Апрѣлѣ . . .	32.359.214	5.909.210	1.266.048	263.159	40.090	34.000	11.970	2.400	30.304	39.916.395
" Маѣ	35.082.015	5.306.987	2.226.681	538.734		90.294	28.224	2.348	28.568	43.303.851
" Іюнѣ	39.949.385	6.150.829	397.958	571.339	-	425.752	42.608	5.402	29.762	47.573.035
" Іюлѣ	34.981.956	5.782.364	224.864	434.435	56.541	63.260	25.720	5.608	32.728	41.607.476
" Августѣ . . .	38.139.826	6.010.446	3.953.176	357.306	—	60.000	5.742	6.480	31.706	48.564.682
" Сентябрѣ . . .	26.038.216	5.976.831	2.134.486	490.602	-	57.000	21.664	6.334	28.020	34.752.153
" Октябрѣ . . .	19.285.148	6.574.196	225.085	826.948	3.287	-	16.756	1.495	22.308	26.955.223
" Ноябрѣ . . .	1.525.975	196.958		—	—	-	—	-	8.735	1.731.667
Итого. . .	236.632.097	43.272.346	10.428.298	3.650.137	99.918	794.306	166.630	30.972	212.130	295.286.834

Нефтяные продукты, вывезенные изъ Астрахани вверхъ по Волгѣ и ея притокамъ въ теченіе 1903 года въ слѣдующіе пункты:

Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиро-нафта	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукв.	
Въ с. Владимировку	443.000	6.000	—	—	—	—	—	—	—	449.000
„ Сарепту . . .	1.445.600		—	—	—	—	—	—	—	1.445.600
„ Царицынъ . .	25.988.797	10.668.034	81.070	1.994.427	99.918	64.000	164.869	30.972	—	39.092.087
„ Камышинъ . .	7.148.301	179.558	—	—	—	30.294	—	—	—	7.358.153
„ Ровное. . . .		35.170	—	57.370	—	—	—	—	—	92.540
„ Саратовъ . . .	25.299.419	10.481.901	544.966	416.366	—	251.352	1.761	—	—	36.995.765
„ Вольскъ . . .	180.000	56.920	—	—	—	24.000	—	—	—	260.920
„ с. Балаково . .	—	55.000	—	—	—	60.000	—	—	—	115.000
„ Алексѣев. затонъ	25.000	—	—	—	—	—	—	—	—	25.000

Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пирон.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Хвалынскъ . .	32.000	—	—	35.000	—	74.000	—	—	—	141.000
„ Батраки . . .	4.165.000	3.597.955	—	—	—	101.000	—	—	—	7.863.955
„ Сызрань . . .	147.924	—	—	—	—	—	—	—	—	147.924
„ Самару . . .	8.913.624	1.178.120	17.000	46.355	—	179.660	—	—	—	10.334.759
„ Симбирскъ . .	—	—	—	—	—	10.000	—	—	—	10.000
„ Тетюши . . .		42.105	—	—	—	—	—	—	—	42.105
„ Спасскій затонъ	339.177	—	—	—	—	—	—	—	—	339.177
„ Казань . . .	5.239.346	218.410	—		—	—	—	—	—	5.457.756
„ Н.-Новгородъ .	74.393.213	3.415.552	7.351.304	450.664	—	—	—	—		85.610.733
„ Сосновку . . .		—	—	46.620	—	—	—	—	—	46.620
„ Городецъ . . .	70.440	—	—	—	—	—	—	—	—	70.440
„ Кинешму . . .	3.555.000	—	—	—	—	—	—		—	3.555.000

Кому вывезено	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пирон.	Гудрона	Бензин.	Бискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Кострому . . .	445.000	—	—	—	—	—	—	—	—	445.000
„ Ярославль . .	26.661.385	2.748.173	990.931	447.390	—	—	—	—	—	28.847.879
„ Константиново .	1.060.529	—	—	—	—	—	—	—		1.060.529
„ Рыбинскъ . .	42.325.915	7.520.443	1.443.027	155.945		—	—	—	—	51.445.330
„ Чистополь . .	218.000	175.575	—	—	—	—	—	—	—	393.575
„ Челны	20.000	50.040	—	—	—	—	—	—	—	70.040
„ Пьяный Боръ .	379.000	—	—	—	—	—	—	—	—	379.000
„ Сарапуль . . .	274.000	—	—	—	—	—	—	—	—	274.000
„ Осу.	—	23.161	—		—		—	—	—	23.161
„ Оханскъ . . .	28.000	—	—	—	—	—	—	—	—	28.000
„ Пермь	3.957.905	808.265	—		—	—	—	—	—	4.766.170
„ Уфу	3.089.900	1.209.630	—	—	—	—	—	—	—	4.299.530

Конечное мѣсто назначенія	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пирон.	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Въ Рязань	1.976.766	—	—	—	—	—	—	—	—	1.976.766
„ Вятку	428.200	197.000	—	—	—	—	—	—	—	625.200
„ с. Левшино . .		565.334	—		—		—	—		565.334
„ Заводъ Пожева .	74.560		—		—	—	—	—	—	74.560
„ Усолье . . .	—	40.000	—	—	—		—	—		40.000
„ Устье-Камы . .	87.096	—	—	—	—	—	—	—		87.096
„ Тихія Горы . .	220.000	—	—	—	—	—	—	—	—	220.000
Въ разные пункты .	—	—	—	—	—	—	—	—	212.130	212.130
Итого . . .	236.632.097	43.272.346	10.428.298	3,650.137	99.918	794.306	166.630	30.972	212.130	295.286.834

Нефтяные продукты, вывезенные изъ Астрахани вверхъ по Волгѣ и ея притокамъ въ теченіе навигаціи 1903 года слѣдующимъ фирмамъ:

	КОЛИЧЕСТВО ВЪ ПУДАХЪ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиро-нафта	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Т-ву Бр. Нобель	69.182.700	23.789.926	194.570	2.348.183	96.631	—	162.572	30.972	—	84.805.554
О-ву „Мазутъ"	51.474.232	8.358.347	1.250.362	139.710	—	—	—	—	—	61.222.651
Восточному О-ву	24.566.645	5.077.380	1.632.062	—	—	—	—	—		31.276.087
Волж.-Каспійск. О-ву	14.487.364	3.692.400	—	241.629		—	—	—	—	18.421.393
Я. С. Чернонебову	14.432.435	—	195.000		—	—	—	—	—	14.627.435
Т-ву „Шибаевъ и К°"	10.046.606	3.991.839	—	606.526	3.287	—	4.058	—	—	14.652.316
О-ву „Ока"	12.751.000	—	—	—	—	—		—	—	12.751.000
Теръ-Акопову	2.405.191		7.156.304	—	—	—	—	—		9.561.495
М. С. Солину	6.574.750	—	—	—	—	—	—	—	—	6.574.750

	Количество въ пудахъ								
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиро-нафта	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
Шамси Асадуллаеву	4.301.716	1.027.000	—	—	—	—	—	—	—	5.328.716
Т/Д. „Зах. и Скрѣп.“	5.229.521	—	—	—	—	—	—	—	—	5.229.521
П. П. Черныхъ	4.500.171	—	—	—	—	—	—	—	—	4.500.171
Т-ву „Бр. Меркул.“	193.256	2.307.651	—	—	—	540.306	—	—	—	3.041.213
Т/Д. „Бар. Дельв. и К°“	2.846.112	—	—	—	—	—	—	—	—	2.846.112
Т-ву „Манташ. и К°“	2.290.436	—	—	—	—	—	—	—	—	2.290.436
О-ву „Олеумъ“	1.678.844	—	—	289.089	—	—	—	—	—	1.967.933
П. Г. Стахѣеву	1.650.000	117.000	—	—	—	—	—	—	—	1.767.000
Н. В. Мѣшкову	1.440.974	—	—	—	—	—	—	—	—	1.440.974
А-ціи Рагозина	1.060.529	—	—	—	—	—	—	—	—	1.060.529

	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиро-нафта	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Г. С. Дембоtъ . .	1.003.000	140.000	—	—	—	110.000	—	—	—	1.253.000
О-ву „Кавк. и Мерк.“	1.195.409	—	—	—	—	—	—	—	—	1.195.409
А. Н. Марковой . .	1.380.660	—	—		—	—	—	—	—	1.380.660
Вятко-Волж. П-ву .	500.100	—	—	—	—	—	—	—	—	500.100
Т-ву Н. А. Бугровъ	570.773		—	—	—	—	—	—	—	570.773
С. Львову	74.560	—	—	—	—	—			—	74.560
Е. Вороновой . . .		—	—	—		10.000	—	—	—	10.000
Т-ву „Сусл. и Алекс.“	250.000	—	—		—	—	—	—	—	250.000
П. Ф. Облаеву . .	70.440		—	—	—	—	—	—	—	70.440
Т/Д. „В. Г. Стахѣеву“	881.000		—	—	—	—	—	—	—	881.000

	Количество въ пудахъ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиронафта	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
С. С. Четвергову мл.	315.504	—	—	—	—	—	—	—	—	315.504
Я. Е. Бишкирову .	763.631	—	—	—	—	—	—	—	—	763.631
М. Н. Блинову . .	327.142	—	—	—	—	—	—	—	—	327.142
И. Рожикову . . .		23.161	—	—	—	—	—	—	—	23.161
Т-ву „Соколовъ и К°“	403.000				—	—	—	—	—	403.000
Т. Т. Винокурову .	28.000	—	—	—	—		—		—	28.000
Т/Д. „А. Шитовъ“ .	—	959.362	—	—	—	—	—	—	—	959.362
О-ву „Кавказъ“ . .	—	280.000	—	—	—	—	—		—	280.000
Лучихину	20.000	—	—	—	—	—	—	—	—	20.000
Т/Д. „Э. И. Борель“	276.050	—	—		—	—		—	—	276.050

	КОЛИЧЕСТВО ВЪ ПУДАХЪ									Всего
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пирон.	Гудрона	Бензин.	Бискоз.	Проч. нефтян. продукт.	
Т-ву „Нефть“ . .	—	512.000	—	—	—	—	—	—	—	512.000
Т. Е. Залогину . .	—	—	—	—	—	30.000	—	—	—	30.000
Смѣтаниной . . .	—	—	—	—	—	30.000	—	—	—	30.000
А. И. Сергѣеву . .	250.000	—	—	—	—	—	—	—	—	250.000
Охапкину	—	15.000	—	—	—	—	—	—	—	15.000
А. Полякъ . . .	—	—	—	25.000	—	—	—	—	—	25.000
Каспійскому Т-ву .	79.406	—	—	—	—	—	—	—	—	79.406
Лапшину	248.000	—		—	—	—	—	—		248.000
А. П. Маслову . .	165.171		—	—	—	—	—	—		165.174
Бычкову	32.000		—	—	—	40.000	—	—		72.000

	Количество въ пудахъ									
	Нефтян. остатковъ	Керосина	Натуральн. нефти	Минеральн. маслъ	Пиро-нафта	Гудрона	Бензин.	Вискоз.	Проч. нефтян. продукт.	Всего
Понизовскому . .	130.000	—	—	—	—	—	—	—	—	130.000
Учаеву	—	—	—	—	—	34.000	—	—	—	34.000
Т/Д. „Бр. Шмидтъ“	100.046	—	—	—	—	—	—	—	—	100.046
А. Я. Соловьеву .	75.000	—	—	—	—	—	—	—	—	75.000
Т-ву „П. К. Ушковъ“	220.000	—	—	—	—	—	—	—	—	220.000
Т. Ф. Булычеву . .	—	12.000	—	—	—	—	—	—	—	12.000
Т-ву „М. Башкировъ“	130.000	—	—	—	—	—	—	—	—	130.000
Разнымъ фирмамъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	212.130	212.130
Итого. . .	236.632.097	43.272.346	10.428.298	3.650.137	99.918	794.306	166.630	30.972	212.130	295.286.831

Приложеніе № 14-а.

Свѣдѣнія объ остаткахъ нефтяныхъ продуктовъ на 1-е апрѣля 1902 года въ г. Астрахани.

Наименованіе фирмы	Количество въ пудахъ				Всего
	Нефтяные остатки	Натуральн. нефть	Керосинъ	Минеральн. масла	
Т-во Бр. Нобель	9.834.602	—	681.620	146.200	10.662.422
О-во „Мазутъ“	6.513.075	—	658.576	—	7.171.651
Восточное О-во	6.796.868	—	270.801	—	7.067.669
Т Д. Бр. Кащеевы Мѣшковъ Н. В.	5.061.646	—	—	—	5.061.646
Асадуллаевъ Ш.	3.722.273	—	—	—	3.722.273
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“ О-во Сормово О-во „Ока“ Красильниковъ	929.011	—	—	—	929.011
Т-во Н. Н. Соколовъ и К°“	2.088.934	125.416	—	—	2.214.350
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“	17.983	—	—	—	17.983
Бр. Буніятовы	2.832.700	—	—	—	2.832.700
Куликовъ Г. С.	220.823	—	—	-	220.823

Наименованіе фирмы	Количество въ пудахъ				Всего
	Нефтяные остатки	Натуральн. нефть	Керосинъ	Минеральн. масла	
Волж.-Касп. О-во и Бененсонъ . .	2.132.922	118.688	—	—	2.251.610
Т-во Кер.-Масл. Пр. и Зильберманъ	166.777	—	—	—	166.777
Т-во „Бр. Меркульевы“.	358.558	—	140.925	—	499.483
О-во „Кавказъ и Меркурій“ . . .	250.000	—	—	—	250.000
Т-во Сусловъ и Александровъ . .	212.609	—	—	—	212.609
Т-во В. Макаровъ и С-я	117.054	—	—	—	117.054
Мартемьяновъ П. И.	625.000	—	—	—	625.000
Т/Д. Бр. Губины	123.240	—	—	—	123.240
Зильберманъ.	192.097	—	—	—	192.097
Т/Д. А. Шитовъ	—	—	348.796	—	348.796
О-во „Кавк. и Мерк.“ (для Касп. Т-во).	—	—	84.709	—	84.709
Волжско-Каспійское О-во	720.000	—	33.426	—	753.426
Т-во „С. М. Шибаевъ и К°“ . . .	—	—	—	128.682	128.682
Бр. Рябиковы	320.000	—	—	—	320.000
Итого. . .	43.016.172	224.104	2.218.853	274.882	45.732.011

Приложеніе № 14—б.

Свѣдѣнія объ остаткахъ жидкаго топлива и керосина зимовавшаго въ г. Астрахани—оставшагося свободной наличностью къ операціямъ 1903 года.

Кому принадлежатъ запасы	Количество пудовъ			Всего
	Нефтяные остатки	Керосинъ	Гудронъ	
Т-во Бр. Нобель	8.493.000	590.000	—	9.073.000
О-во „Мазутъ“	4.440.000	80.000	—	4.520.000
Восточное О-во	2.800.000	8.000	—	2.808.000
Волжско-Каспійское О-во	900.000	15.000	—	915.000
О-во „Токампъ“ „Кавказъ“ и „Олеумъ“	400.000	—	—	400.000
Ш. Асадуллаевъ	4.435.000	—	—	4.435.000
Т/Д. „Бр. Кащеевы“	2.600.000	—	—	2.600.000
Т-во „Н. Н. Соколовъ и К°“	1.300.000	5.000	—	1.305.000
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	500.000	—	—	500.000
Т/Д. „Е. И. Лбова и С-я“	940.000	—	—	940.000
Бр. Буніятовы	450.000	—	—	450.000
Г. С. Куликовъ	50.000	—	—	50.000

Кому принадлежатъ запасы	Количество пудовъ			Всего
	Нефтяные остатки	Керосинъ	Гудронъ	
Г. С. Демботъ	100.000	—	—	100.000
Я. С. Чернонебовъ	530.000		—	530.000
И. И. Черныхъ	570.000	—	—	570.000
О-во „Ока“	340.000	—	—	340.000
Т/Д. Бр. Рябиковы	40.000	—	—	40.000
Т-во Сусловъ и Александровъ	649.000	—	—	649.000
Мартемьяновъ	160.000	—	—	160.000
Т-во „В. Макаровъ и С-я“	130.000	—	—	130.000
О-во „Кавказъ и Меркурій“	80.000	—	—	80.000
К° „Надежда“	20.000	—	—	20.000
Т-во „Бр. Меркульевы“	—	110.000	500.000	610.000
Т/Д. „А. Шитовъ“	—	72.000	—	72.000
Итого	29.927.000	880.000	500.000	31.309.000

Кому принадлежатъ запасы	Количество пудовъ			Всего
	Нефтяные остатки	Керосинъ	Гудронъ	
Фабрики и заводы:				
Стекольный заводъ А. Н. Бекунова	10.0000	—	—	100.000
Пивоваренный „ М. Федоровъ и С-я	15.000	—	—	15.000
Мукомольн. мельница М. Федоровъ и С-я	20.000	—	—	20.000
Механическая мастерская А. К. Норенъ	10.000	—	—	10.000
„ Постновъ и Алексѣевъ	7.000	—	—	7.000
„ Митрофанова	8.000	—	—	8.000
„ Родіонова	5.000	—	—	5.000
Кирпичный заводъ Вебера	5.000	—	—	5.000
Итого	35.000	—	—	35.000
Всего	30.097.000	880.000	500.000	31.344.000

Приложеніе № 14-в.

Свѣдѣнія о числѣ запасовъ нефтяныхъ продуктовъ, оставшихся на зимовку въ г. Астрахани и ея окрестностяхъ къ закрытію навигаціи 1903 года.

Кому принадлежатъ запасы	Нефтян. остатковъ	Керосина	Минеральн. маслъ	Гудрона	Всего
Т-во Бр. Нобель	10.500.000	120.000	10.000	—	10.630.000
О-во „Мазутъ“	6.300.000	80.000	—	100.000	6.480.000
Восточное О-во	2.000.000	15.000	—	—	2.015.000
Ш. Асадуллаевъ	2.000.000	—	—	—	2.000.000
Т/Д. „Бр. Канцеевы“	2.000.000	—	—	—	2.000.000
Т-во „Соколовъ и К°“	1.400.000	—	—	—	1.400.000
Волжско-Каспійское О-во	1.000.000	20.000	—	—	1.020.000
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	400.000	—	—	—	400.000
Т/Д. „Захар., И. Е. Лбовой и С-я“	150.000	—	—	—	150.000
Т-во „В. Макаровъ и С-я“	150.000	—	—	—	150.000
Т-во „С. М. Шибаевъ и К°“	500.000	—	50.000	—	550.000
Т/Д. „В. Г. Стахѣева Н-ки“	615.000	—	—	—	615.000
Я. С. Чернонебовъ	450.000	—	—		450.000

Кому принадлежатъ запасы	Нефтян. остатковъ	Керосина	Минеральн. маслъ	Гудрона	Всего
И. И. Черныхъ	175.000	—	—	—	175.000
Г. С. Куликовъ.	75.000	—	—	—	75.000
Т/Д. Бр. Буніятовы	75.000	—	—	—	75.000
Т-во „Бр. Меркульевы“	100.000	120.000	—	150.000	370.000
Т. И. Мартемьяновъ	200.000	—	—	—	200.000
О-во „Кавказъ и Меркурій“ . . .	100.000	—	—	—	100.000
Сусловъ и Александровъ	50.000	—	—	—	50.000
Т/Д. Шитовъ	—	70.000	—	—	70.000
Г. С. Демботъ	—	10.000	—	160.000	170.000
О-во Астрах. трамв., Водопр. О-во, заводы Бергшаль и Норенъ и друг. торг. промышлен. заведенія . .	126.000	—	—	—	126.000
Рѣдькина и Сафонцева	90.000	—	—	—	90.000
Всего. . .	28.456.000	435.000	60.000	410.000	29.361.000

Свѣдѣнія о количествѣ проданныхъ нефтяныхъ продуктовъ въ зиму 1903/4 года торгово-промышленнымъ заведеніямъ и на топливо пароходамъ и израсходованныхъ на собственную потребность и утечку изъ хранилищъ.

Наименованіе фирмы и лицъ	Нефтяные остатки	Керосинъ	Минеральн. масла	Всего
Т-во Бр. Нобель	2.260.000	18.000	2.160	—
О-во „Мазутъ“	1.400.000	7.000	—	—
Восточное О-во	620.000	1.000	—	—
Ш. Асадуллаевъ	900.000	—	—	—
Бр. Кащеевы	721.380	—	—	—
Т-во „Н. Н. Соколовъ и К°“	160.000	—	—	—
Т-во „В. Макаровъ и С-я“	30.000	—	—	—
Волжско-Каспійское О-во	—	4.500	—	—
Т-во „С. М. Шибаевъ и К°“	20.000	—	6.300	—
Т/Д. Стахѣевъ и Н-ки	170.000	—	—	—
Я. С. Чернонебовъ	116.909	—	—	—
Г. С. Куликовъ	5.000	—	—	—
Т-во „Бр. Меркульевы“	—	37.100	—	—
Т/Д. „Шитовъ и К°“	—	14.000	—	—
Бр. Демботъ	—	900	—	—
Остальные Астрах. промышленные заведенія	1.260.000	—	—	—
Всего	5.529.889	82.500	9.460	5.621.849

Свѣдѣнія объ остаткахъ зимовавшихъ нефтяныхъ грузовъ въ г. Астрахани и окрестностяхъ, зарегистрированныхъ къ открытію навигаціи моремъ и предназначенныхъ къ вывозу вверхъ по Волгѣ въ 1904 г.

Наименованіе фирмы и лицъ	Нефтян. остатковъ	Керосина	Минеральн. маслъ	Гудрона	Всего
Т-во Бр. Нобель	8.240.000	102.000	6.850	—	8.348.850
О-во „Мазутъ“	4.900.000	73.000	—	100.000	5.073.000
Восточное О-во	1.380.000	14.000	—	—	1.394.000
Ш. Асадуллаевъ	1.100.000	—	—	—	1.100.000
Т/Д. Бр. Кащеевы	918.000	—	—	—	918.000
Т-во „Н. Н. Соколовъ и К°“	1.240.000	—	—	—	1.240.000
Волжско-Каспійское О-во	1.000.000	15.500		—	1.015.500
Т/Д. „Захаровъ и Скрѣпинскій“	400.000	—	—	—	400.000
Т/Д. „Е. И. Лбовой и С-я“	1.860.000		—	—	1.860.000
Т-во „В. Макаровъ и С-я“	120.000	—	—	—	120.000

Наименованіе фирмы и лицъ	Нефтян. остатковъ	Керосина	Минеральн. маслъ	Гудрона	Всего
Т-во Шибаевъ	480.000	—	43.700	—	523.700
Т/Д. „В. Г. Стахѣева Н-ки“ . . .	445.020	—	—	—	445.020
Я. С. Чернонебовъ	333.091	—	—	—	333.091
П. П. Черныхъ	175.000	—	—	—	175.000
Г. С. Куликовъ	70.000	—	—	—	70.000
Т/Д. Бр. Буніятовы	75.000	—	—	—	75.000
Т-во „Бр. Меркульевыхъ“	100.000	82.900		150.000	332.900
Т/Д. „А. Шитовъ“	—	56.000	—	—	56.000
Бр. Демботъ	—	9.100	—	160.000	169.100
Рѣдькина и Сафонцева	90.000	—	—	—	90.000
Всего . . .	22.926.111	352.500	50.550	410.000	23.739.151

Приложеніе № 14—г.

Общій сводъ прихода и расхода нефтяныхъ продуктовъ на Астраханскомъ рынкѣ въ 1902 г.

	Количество въ пуд.
Приходъ	
Остатокъ къ открытію навигаціи 1902 года грузовъ зимовавшихъ въ Атрахани	45.732.011
Доставлено моремъ изъ Баку и Петровска въ теченіе навигаціи	375.210.135
Итого. . .	420.942.146
Расходъ	
Вывезено изъ Астрахани на верховые Волжскіе, Камскіе и Бѣльскіе рынки средствами фирмъ и доставщиками по условіямъ	339.748.765
Расходъ въ Астрахани на собственную потребность фирмъ, продажу для надобностей торгово-промышленныхъ предпріятій, на топливо пароходамъ рѣчнымъ и морскимъ, утечку изъ хранилищъ и при перекачкахъ и гибель при аваріяхъ и пожарахъ	30.821.175
6% и 1% обусловленныхъ доставщиками нефтяныхъ остатковъ и нефти на утечку и топливо въ пути Баку—12′ рейдъ и рейдъ—Астрахань*) . . .	19.063.206
Осталось зазимовавшаго въ Астрахани груза къ операціамъ 1901 года . . .	31.309.000
Итого. . .	420.942.146

*) % %—исключительно съ грузовъ доставленныхъ средствами доставщиковъ по условіямъ заключеннымъ съ фирмами.

Главныя станціи отправленія и назначенія для нефти, нефтяныхъ остатковъ и керосина.

Примѣчаніе: Свѣдѣнія эти взяты изъ „Сводной статистики перевозокъ по жел. дорогамъ", изд. департ. желѣзнодорожныхъ дѣлъ мин. финансовъ. Здѣсь поименованы тѣ станціи назначенія, которыя получили груза: не менѣе 100 тыс. пуд. нефти и нефтяныхъ остатковъ и не менѣе 50 тыс. пуд. керосина. Полученіе нефти и нефтяныхъ остатковъ обозначается буквою *н.*, полученіе керосина—буквою *к.*

Балтійская ж. д.

Отправлено со всѣхъ станцій

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятилѣт. 1893-1902 г.	1903
Тосно	н.	—	152,2	1.948,3	2.173,4	2.091,3	1.273,0	—	2.370,0	3.195,0	3.322,0	2.827,0	2.342,8	1.807,9	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лисино	н.	21,3	101,3	31,0	103,4	81,4	67,6	—	78,0	127,0	127,0	111,0	88,6	78,1	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Крас. село	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	82,0	163,0	—	—	—	—
	к.	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	-	—
Гатчино	н.	—	489,6	13,4	54,8	37,0	118,9	15,0	41,0	51,0	75,0	44,0	45,2	82,1	—
	к.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—		-	—
Нарва	н.	—	—	—	—			—	—			—			—
	к.	46,0	51,8	15,4	52,1	53,0	19,7	45,4	56,0	60,0	60,0	64,0	57,1	53,4	—
Юрьевъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
	к.	85,2	75,2	74,4	87,0	86,3	81,6	99,6	88,0	93,0	94,0	101,0	95,7	88,7	—
Ревель	н.	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	108,3	111,5	126,5	115,8	129,5	118,3	123,1	143,0	149,0	153,0	162,0	146,0	132,2	—
Валкъ	н.	—	-				-		—	-	—	—	—	-	
	к.	-	39,5	34,5	11,3	43,1	31,7	51,0	17,0	55,0	92,0	112,0	71,4	51,6	—

Въ томъ числѣ изъ Рыбинска

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣт. 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣт. 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятилѣт. 1893-1902 г.	1903
Тосно	н.	—	152,2	1.948,3	2.173,4	2.091,3	1.273,0	2.440,3	2.370,0	3.195,0	3.322,0	2.827,0	2.830,8	2.051,9	2.968,8
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лисино	н.	—	—	—	91,5	81,4	—	54,1	78,0	127,0	127,0	107,0	98,6	—	76,3
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Крас. село	н.	—	—	—	—	—		—	—	80,0	163,0	—	—	—	—
	к.				—	—		-	—		—	—	—	—	—
Гатчино	н.		480,5		47,8	13,0		21,2	27,0	—	—	1,0	—		29,5
	к.					—		—					—		—
Нарва	н.				—	—				—					—
	к.		—	—	14,4	10,3		13,0	15,0	24,0	26,0	42,0	24,0	—	36,0
Юрьевъ	н.	—			—	—							—	—	—
	к.	—			15,5	22,4		53,3	67,0	80,0	73,0	91,0	72,9	—	92,2
Ревель	н.				—					—			—	—	
	к.				36,1	17,8		29,6	52,0	58,0	58,0	70,0	53,5		47,7
Валкъ	н.										—		—	—	
	к.				13,4	1,4		11,9	31,0	39,0	68,0	97,0	50,0		98,3

Балтійская ж. д.

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтие 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтие 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Въ томъ числѣ изъ Нижняго															
Нарва	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	12,3	25,0	23,7	21,8	20,0	20,6	13,7	9,0	8,0	5,0	5,0	8,1	14,4	3,1
Юрьевъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	7,2	35,6	51,7	1,8	—	19,3	6,8	5,0	4,0	5,0	9,0	6,0	12,7	4,5
Ревель	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	30,6	37,9	72,5	22,5	31,5	39,0	21,8	37,0	17,0	12,0	15,0	21,2	30,1	21,2
Валкъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	8,0	24,9	—	—	—	1,5	—	—	11,0	10,0	—	—	5,8
Въ томъ числѣ изъ Царицына															
Нарва	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	23,1	15,2	9,8	5,5	—	10,7	—	—	—	—	—	—	—	1,4
Юрьевъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	61,5	35,3	22,6	16,5	—	27,2	—	—	—	—	—	—	—	—
Ревель	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	37,1	37,7	28,2	13,4	—	23,3	—	—	—	—	—	—	—	3,7
Валкъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	18,9	6,0	4,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,4

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтие 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтие 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Въ томъ числѣ изъ Саратова															
Нарва	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	10,1	3,5	11,0	9,3	21,8	11,1	17,9	23,0	22,0	26,0	15,0	20,8	16,0	10,5
Юрьевъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	16,0	—	—	23,0	63,9	—	35,5	2,0	7,0	9,0	3,0	11,3	—	0,3
Ревель	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	40,6	16,6	25,1	41,4	78,5	40,4	66,8	36,0	29,0	54,0	71,0	51,4	45,9	40,3
Валкъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—		3,4	23,6	38,9	—	36,5	4,0	7,0	8,0	—	11,1		2,2
Въ томъ числѣ изъ Ярославля															
Нарва	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—					—	7,0	5,0	2,0	1,0	3,0		13,6
Юрьевъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—					—
	к.	—	—	—	—	—	—		13,0	2,0	6,0	1,0	1,4		13,3
Ревель	н.		—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—					—		17,0	43,0	27,0	1,0	17,6	—	51,5
Валкъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—		—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	9,0	8,0	4,0	1,0	4,4		—

Владикавказская ж. д.

Годы / Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Отправлено со всѣхъ станцій													
Рост. н/Д.	н.	24,1	40,1	146,5	324,6	326,0	172,2	439,5	455	397	492	621	480,9	326,5	—
	к.	25,4	21,4	—		—		34,6	12	16	50	71	36,7	—	—
Кубанская	н.	—	48,0	69,9	—	68,5	—	106,4	159	207	245	228	189,0	—	—
	к.	—	—	—	—	—				—		—	—	—	—
Незлобня	н.	59,6	105,0	109,2	112,4	53,6	87,9	105,8	93	108	122	153	116,3	102,1	—
	к.	46,8	50,0	68,6	75,1	56,8	59,5	77,0	75	87	72	77	77,6	68,6	
Владикавк.	н.	40,5	72,6	93,8	181,0	177,5	113,0	250,2	293	375	465	435	363,6	238,3	—
	к.	42,1	92,6	92,2	91,3	93,2	82,3	95,7	107	115	100	116	106,7	94,5	—
Новоросс.	н.	220,8	475,1	2.046,9	2.026,9	1.261,1	1.206,1	2.573,5	3.960	5.459	4.689	2.935	3.923,3	2.564,7	—
	к.	—	26,1	2.963,5	11723,9	430,4	3.028,8	287,3	9.278	15.700	11.173	8.048	8.897,3	5.963,0	—
Екатеринодаръ	н.	79,7	100,0	269,9	317,8	302,7	214,0	329,2	452	571	606	679	527,4	370,7	—
	к.	114,6	100,8	112,4	120,8	138,7	117,5	143,0	144	164	146	194	158,2	137,9	—
Ставрополь	н.	—	—	—	14,4	19,0	—	77,3	108	112	150	182	125,8	—	—
	к.	—	—	—	24,5	45,2	—	59,4	67	72	75	84	71,5	—	—

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Грознаго													
Рост. н/Д.	н.	—	18,1	126,1	321,1	326,0	197,9	436,2	452,0	396,0	187,0	600,0	471,2	351,1	
	к.	—	1,1	—	—	—	—	0,6	—	1,0	5,0	1,0	2,1		
Кубанская	н.	—	—	38,2	—	68,5	—	106,1	158,0	207,0	215,0	228,0	188,8		
	к.														
Незлобня	н.		103,0	108,0	112,0	53,6	91,1	104,8	93,0	107,0	122,0	150,0	115,3	105,9	
	к.		3,2		3,7	1,1		2,8			10,0				
Владикавк.	н.	—	71,9	93,7	180,9	177,5	131,0	218,7	293,0	375,0	465,0	421,0	360,[illegible]	258,[illegible]	
	к.	—	40,2	—	9,5	40,9	—	45,4	67,0	67,0	83,0	112,0	71,0		
Новоросс.	н.	—	5,8	973,3	864,6	136,4	195,0	1.710,2	1.236,0	1.918,0	3.239,0	2.333,0	2.087,2	1.379,6	
	к.	—	1,2	—	422,3	411,0	—	281,6	1.240,0	1.281,0	916,0	2.359,0	1.215,0		
Екатеринодаръ	н.	—	19,6	3,6	18,9	100,2	13,0	309,8	427,0	563,0	601,0	523,0	181,7	288,1	
	к.	—	3,0	—	0,7	0,1	—	3,5	—	6,0	1,0	7,0	1,1		
Ставрополь	н.	—	—	—	14,4	49,0	—	77,0	108,0	115,0	117,0	160,0	121,1		
	к.						—	0,1	—	1,0	1,0				

Владикавказская ж. д.

Годы / Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Грознаго													
Пятигорскъ	н.	—	12,0	21,3	95,5	144,0	54,5	167,9	166	189	228	367	233,5	154,5	—
	к.	9,8	26,5	25,1	28,2	36,7	25,3	37,7	46	56	48	62	49,9	37,6	—
Петровскъ	н.	—	—	92,7	2.220,1	12.920	—	225,2	236	2.839	713	280	1.284,0	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Армавиръ	н.	61,7	69,9	50,3	56,3	47,0	57,0	72,1	72	63	104	158	93,8	75,4	
	к.	65,9	91,4	86,2	99,7	110,0	90,6	117,8	109	117	119	166	131,8	111,2	
Ельшанка	к.	—		—				376,6							
	н.											—		—	
Кавказская	н.	—	—	—											
	к.	23,6	52,4	36,5	38,4	19,5	31,1	29,6	31	31	25	29	29,7	31,9	
Невыномыс.	н.	—	—					—			—		—		
	к.	47,2	59,6	45,2	29,1	28,5	41,9	28,5	31	38	31	37	33,1	37,5	
Царицынъ	н.	—	—	—	—	—	—	—		—	—		—		—
	к.		—							—	10				

Годы / Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Грознаго													
Пятигорскъ	н.	—	11,4	20,4	91,6	144,0	67,6	166,2	166,0	189,0	228,0	361,0	222,0	153,1	—
	к.			—	2,5	—		0,1	2,0	10,0	7,0	7,0	5,2	—	—
Петровскъ	н.	—	—	92,4	2.220,1	12.919,8	—	223,6	2.365,0	2.839,0	712,0	277,0	1.283,3	—	—
	к.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Армавиръ	н.		58,5	34,3	50,8	17,0	17,6	69,8	69,0	63,0	101,0	154,0	91,9	72,2	—
	к.		0,3			1,6		0,7	1,0	19,0	18,0	31,0	20,5	—	—
Ельшанка	к.								—	—	—	—	—	—	—
	н.									—	—	—	—	—	—
Кавказская	н.								—	—	—		—	—	—
	к.					0,1					—	—			—
Невыномыс.	н.								—	—	—		—	—	—
	к.								—	1,0	—			—	—
Царицынъ	н.									—	—		—	—	—
	к.										—	—	—	—	—

Московско-Казанская ж. д.

Отправлено со всѣхъ станцій

Станціи назначенія / Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Раменск.	н.	339,5	580,8	596,1	614,6	581,7	512,4	515,0	694,0	817,0	625,0	518,0	645,8	591,1	—
	к.														
Хорлово	н.	271,7	211,4	280,6	427,6	343,5	308,1	334,3	385,0	384,0	388,0	483,0	391,8	351,4	—
	к.														
Егорьев.	н.	656,7	736,6	962,8	1.066,9	829,6	150,5	989,1	1.155,0	1.136,0	1.197,0	1.082,0	1.110,8	780,6	—
	к.	53,0	64,1	70,8	67,0	81,7	67,4	75,9	61,0	82,0	69,0	93,0	76,2	71,8	—
Коломна	н.	311,0	622,7	39,0	366,9	118,2	297,5	171,8	113,0	159,0	203,0	258,0	180,9	239,2	—
	к.	55,8	62,3	59,8	51,6	52,1	56,9	61,9	53,0	53,0	59,0	59,0	57,8	57,4	—
Голутвино	н.					586,0		881,1	196,0	633,0	376,0	221,0	521,1	—	—
	к.	—	—	—	—										
Озеры	н.	210,5	1.054,8	915,6	1.069,7	1.263,1	908,8	1.114,8	1.160,0	1.199,0	805,0	1.189,0	1.153,5	1.031,1	
	к.		18,8	16,8	21,0	22,5	27,8	21,0	21,0	22,0	16,0	22,0	21,4	24,4	—
Щурово	н.			23,7	58,0	208,7		223,5	175,0	293,0	310,0	299,0	260,1	—	—
	к.														
Рязань	н.	272,8	937,1	1.364,6	330,5	585,5	698,1	429,3	183,0	18,0	328,0	31,0	203,8	150,2	
	к.	—	—	—	34,2	97,1		237,7	271,0	191,0	83,0	227,0	202,1		
Н. Мальц.	н.	183,7	357,1	332,2	330,3	363,8	313,4	273,3	323,0	331,0	297,0	283,0	301,1	307,1	
	к.	—	—	—	—			—	—	—	—	—			
Люберцы	н.	—	—	—	—	—	—	47,0	86,0	195,0	82,0	2.185,0	519,1	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—								
Конобѣево	н.		52,1	90,5		103,1		58,8	51,0	108,0		112,0	65,9		
	к.														

Въ томъ числѣ изъ Рязани

Станціи назначенія / Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Раменск.	н.	307,4	118,8	—	—	—	—	177,1	519,0	198,0		308,0	240,1		682,5
	к.														
Хорлово	н.	23,6	—	—	—	—	—	171,2	381,0	98,0	266,0	111,0	206,0		
	к.														
Егорьев.	н.	616,1	717,1	227,5	—	111,6	340,4	552,6	930,0	779,0	1.048,0	931,0	848,1	591,3	982,6
	к.	—	—	—	—	—	—	5,9	11,0	8,0					
Коломна	н.	103,0	312,3	11,9	39,6	98,1	208,3	67,3	60,0	119,0	70,0	174,0	98,0	198,1	165,6
	к.	—	—	—	—	0,7	—	31,3	17,0	11,0	3,0	—	19,1		
Голутвино	н.	—	—	—	—	—	—	401,4	6,0	515,0	—	1,0	181,6		14,2
	к.														
Озеры	н.	2,9	513,7	715,0	751,9	836,0	575,9	138,1	330,0	397,0	312,0	291,0	353,6	164,7	297,2
	к.	—	—	—	—	—	—	7,4	16,0	10,0	1,0	—	6,9		
Щурово	н.		—		—	—	—	—		178,0	211,0	275,0			33,5
	к.														
Рязань	н.	55,8	377,[illegible]	3,[illegible]	6,[illegible]		88,[illegible]				1,0		—		
	к.					78,6		233,1	270,0	185,0	81,0	186,0	191,1		107,7
Н. Мальц.	н.	11,[illegible]	91,[illegible]	59,5	15,[illegible]	55,6	59,[illegible]	16,8	31,[illegible]	1,0	28,0		16,5	37,9	
	к.														
Люберцы	н.		—	—	—	—		—	—	—	60,0	216,7			51,5
	к.														
Конобѣево	н.		51,1			100,7		58,6	50,0			112,0			90,1
	к.														

Московско-Казанская ж. д.

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		В ъ т о м ъ ч и с л ѣ и з ъ С а р а т о в а													
Раменск.	н.	21,2	157,0	507,5	578,8	412,8	395,1	240,7	173,0	618,0	625,0	209,0	378,7	387,0	
	к.	—		—	—										
Хорлово	н.	241,2	211,8	259,1	397,5		221,9			286,0	122,0	371,0			77,[illegible]
	к.		—												—
Егорьевск.	н.		2,4	3,4	141,1	310,4	97,4	83,1		291,0	131,0	144,0	131,0	111,2	281,[illegible]
	к.	12,3	28,6	15,1	41,7	64,7	32,5	62,2	45,0	18,0	13,0	72,0	51,0	43,2	70,[illegible]
Коломна	н.	57,1	270,1	21,1	302,7	4,8	131,7	77,9	15,0	39,0	125,0	72,0	71,7	101,7	40,[illegible]
	к.	11,0	9,6	16,6	34,4	18,9	30,1	28,4	3,0	2,0	1,0	9,0	8,7	19,1	2,[illegible]
Голутвино	н.					529,0		466,2	487,0		192,0	197,0	268,4		
	к.														
Озеры	н.	97,3	134,6	151,7	183,0	261,1	225,6	619,3	192,0	783,0	193,0	1.196,0	656,6	411,1	606,[illegible]
	к.		78,8	8,0	14,5	22,1	21,7	16,1	1,0	1,0	6,0	5,0	6,1	15,6	0,[illegible]
Щурово	н.			23,7	58,5			135,6		114,0	99,0	21,0	71,5		
	к.														
Рязань	н.	16,1	372,3	1.202,1	256,9	212,2	117,9	—	6,0	11,0	9,0	22,0	15,6	216,7	0,[illegible]
	к.				31,2	16,3		3,7		1,0		31,0			
Н.-Мальц.	н.	2,2							114,0	70,0	148,0	215,0	109,4	54,9	92,[illegible]
	к.														
Люберцы	н.							39,1	50,0	13,0	5,0	12,0	23,8		13,[illegible]
	к.														
Конобѣево	н.			89,9		1,5			1,0	108,0					
	к.		—												

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		В ъ т о м ъ ч и с л ѣ и з ъ Ц а р и ц ы н а													
Раменск.	н.				1,8	0,6	—	126,9	2,0	—	—	—	—	—	—
	к.			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Хорлово	н.			0,6	16,4	343,5		162,3		—	—	—	—	—	—
	к.				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Егорьевск.	н.	1,3	13,4	730,8	925,8	325,8	100,6	347,8	215,0	51,0	5,[illegible]	—	123,7	261,8	7,9
	к.	10,2	31,1	51,3	24,6	16,0	33,8	7,3	3,0	—	—	—	—	—	—
Коломна	н.	88,5	28,7	2,1	21,9	11,0	37,1	25,9	6,0		1,0		—		—
	к.	27,4	41,3	1,2	19,6	0,4	18,0	0,6	—			—			—
Голутвино	н.					32,3			2,0	101,0	1,0	—			—
	к.				—	—		—		—	—			—	—
Озеры	н.	109,4	78,1	31,8	132,4	148,3	100,6	53,8	632,0	19,0		—	—	—	—
	к.	—		6,9	6,1	—		—	1,0	—		—			
Щурово	н.					201,3		87,9	175,0				—	—	—
	к.					—		—		—			—	—	—
Рязань	н.	200,9	171,5	1,2		0,6	75,1	32,9	176,0		318,0	—	—		2,1
	к.				—	—	—	—	—	—	—	—	—		—
Н.-Мальц.	н.	7,3			—	6,1		—	—	—					—
	к.										—				—
Люберцы	н.					—	—	1,8	36,0	32,0	—	—	—	—	—
	к.				—	—	—	—	—	—	—	—			—
Конобѣево	н.		0,6	0,6		—	—	—	—	—	—	—	—		—
	к.	—	—	—	—		—			—		—	—	—	—

Московско-Курско-Нижегородская ж. д.

Отправлено со всѣхъ станцiй

Станцiи назначенiя		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтie 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтie 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.
Бутово	н.	93,1	110,8	122,1	123,3	85,5	107,0	100,1	98,0	85,0	78,0	32,0	78,6	92,8
	к.	—					—		—	—	—	—	—	—
Подольскъ	н.	263,7	312,7	373,1	447,6	543,9	338,2	649,8	689,0	727,0	598,0	532,0	639,2	488,7
	к.	19,5	20,1	25,3	20,4	20,3	21,1	26,5	25,0	23,0	82,0	26,0	36,5	28,8
Шар. охота	н.	225,6	157,5	203,5	211,8	316,6	223,0	249,9	316,0	278,0	292,0	236,0	274,4	248,7
	к.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Серпуховъ	н.	1.363,7	1.732,8	1.547,2	1.784,6	1.715,2	1.628,7	1.757,4	3.302,0	2.172,0	2.151,0	2.324,0	2.341,3	1.985,0
	к.	52,0	53,3	66,3	71,2	66,4	61,8	71,7	75,0	85,0	69,0	230,0	106,1	84,0
Тула	н.	—	125,3	—	59,7	75,5	—	23,0	—	—	60,0	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—			—		—	—
Курскъ	н.		—		—			—	—	—	—	—	—	—
	к.	156,9	162,3	160,2	151,5	108,7	147,9	80,9	53,0	30,0	84,0	66,0	62,8	105,4
Кусково	н.	494,2	402,9	407,3	870,7	893,4	613,7	1.049,8	1.184,0	1.078,0	1.323,0	1.327,0	1.192,4	903,0
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—					—
Обираловка	н.	—	—	—	—	53,8	—	116,7	231,0	233,0	229,0	215,0	201,9	—
	к.	—	—	—	—	—	—		—	—	—			—
Кудиново	н.	75,1	51,1	110,5	64,0	112,9	82,7	34,9	21,0	11,0	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—			—		—		—
Богородскъ	н.	2.460,5	859,7	888,4	831,7	711,5	1.150,4	653,0	612,0	658,0	602,0	653,0	635,6	893,0
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—		—			—
Глухово	н.	—	1.376,4	1.513,6	1.697,3	1.839,6	1.285,4	1.667,6	1.818,0	1.979,0	1.964,0	1.820,0	1.849,7	1.567,5
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Въ томъ числѣ изъ Нижняго

Станцiи назначенiя		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтie 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтie 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Бутово	н.	87,3	16,3	15,3	52,7	35,6	41,4	63,1	28,0	41,0	78,0	32,0	35,8	38,3	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подольскъ	н.	39,2	15,4	8,5	9,9	240,6	62,7	504,4	259,0	58,0	205,0	117,0	228,7	145,7	15,1
	к.	—	—	—	—	—	—	1,7	3,0	—	—	—	—	—	—
Шар. охота	н.	11,1	—	—	—	212,8	—	17,1	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Серпуховъ	н.	214,9	11,9	19,1	32,2	144,6	84,5	158,5	4,0	176,0	471,0	724,0	306,7	195,6	153,2
	к.	22,0	30,9	34,3	37,8	37,9	32,6	41,7	48,0	47,0	48,0	46,0	46,1	39,4	40,9
Тула	н.	—	124,5	—	39,7	53,7	—	23,6	—	—	59,0	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Курскъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кусково	н.	494,2	402,9	256,4	870,4	885,0	581,8	945,3	1.089,0	1.074,0	1.173,0	1.264,0	1.109,1	845,4	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Обираловка	н.	—	—	—	—	53,0	—	116,7	229,0	233,0	220,0	190,0	197,7	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кудиново	н.	74,6	45,7	109,5	63,2	112,2	81,0	33,4	20,0	10,0	—	—	—	—	9,1
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Богородскъ	н.	2.425,7	859,0	884,1	826,7	707,2	1.140,5	651,0	607,0	641,0	518,0	583,0	606,0	873,2	302,8
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Глухово	н.	—	1.375,8	1.513,5	1.648,7	1.835,7	1.274,7	1.665,8	1.808,0	1.959,0	1.848,0	1.585,0	1.773,4	1.524,0	36,8
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Московско-Курско-Нижегородская ж. д.

Станціи назначенія / Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Нижняго													
Павлово	н.	58,6	171,8	269,2	269,8	297,1	213,3	226,5	289,0	389,0	488,0	413,0	361,1	287,2	—
	к.	—	—	—	—	—		—	—		—				
Дрездна	н.	—	33,4	89,7	259,4	182,1	112,9	55,2	79,0	176,0	130,0	172,0	122,4	117,6	
	к.				—		—					—		—	
Орѣхово	н.	2.536,9	2.476,7	2.426,0	3.249,0	2.883,9	2.714,5	3.013,4	2.529,0	2.321,0	1.817,0	1.793,0	2.291,7	2.504,6	
	к.	40,4	47,1	43,7	47,5	58,9	47,5	66,9	63,0	65,0	61,0	68,0	61,8	56,2	
Усадъ	н.	—	163,3	160,6	171,0	182,7	135,5	183,5	185,0	93,0	16,0	50,0	105,5	120,5	
	к.				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ундолъ	н.	220,8	412,0	457,8	513,3	734,2	267,6	628,7	660,0	507,0	577,0	499,0	571,3	420,9	
	к.	—	—	—		—	—					—		—	—
Владиміръ	н.	146,5	109,6	93,6	57,8	70,7	95,6	39,9	31,0	33,0	62,0	60,0	45,2	70,4	
	к.	101,5	103,3	109,2	103,9	112,3	106,0	116,7	106,0	101,0	96,0	100,0	101,5	105,3	
Ковровъ	н.	298,5	126,1	104,7	202,5	80,6	162,5	153,5	209,0	251,0	81,0		138,9	150,7	—
	к.		—					—						—	—
Вязники	н.	772,9	167,5	71,3	21,5	63,6	239,4	20,6	12,0	17,0	28,0	59,0	33,4	136,3	
	к.	—		—	—			—	—	—	—	—	—	—	
Сейма	н.	—	67,6	87,5	181,7	226,9	112,7	115,1	160,0	208,0	171,0		130,8	121,7	—
	к.	—		—	—	—					—	—			—
Нижній	н.	—	51,8	91,7	42,1	195,5	76,2	79,5	170,0	153,0	77,0	25,0	100,9	88,5	—
	к.	—	52,6	40,2				9,7	—	—	25,0	42,0	—	—	
Лисино	н.	—	—	—		—			114,0	112,0	198,0	237,0	132,2	—	—
	к.		—									—		—	

Станціи назначенія / Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Нижняго													
Павлово	н.	58,2	171,3	268,7	265,5	291,6	211,7	220,2	289,0	386,0	185,0	111,0	358,2	281,9	259,5
	к.	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—		
Дрездна	н.	—	32,7	88,2	258,4	179,1	111,7	43,4	73,0	169,0	121,0	170,0	115,9	113,8	149,3
	к.	—	—		—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
Орѣхово	н.	2.517,8	2.468,4	2.120,1	3.211,5	2.864,0	2.703,0	3.006,7	2.521,0	2.305,0	1.177,0	1.673,0	2.137,1	2.420,6	609,7
	к.	31,5	43,0	10,6	12,7	55,9	12,7	61,7	60,0	56,0	51,0	58,0	57,9	50,3	69,6
Усадъ	н.	—	161,6	157,4	156,3	174,2	129,9	171,1	178,0	82,0	15,0	15,0	98,2	114,0	43,1
	к.	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ундолъ	н.	219,9	411,4	457,3	513,1	733,4	467,0	628,7	640,0	506,0	577,0	191,0	568,5	517,7	713,5
	к.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
Владиміръ	н.	146,4	109,6	93,6	57,8	70,1	95,6	39,5	30,0	33,0	60,0	60,0	41,5	70,0	43,2
	к.	100,9	103,2	108,1	103,6	101,7	103,5	116,6	106,0	100,0	91,0	89,0	101,1	102,3	56,0
Ковровъ	н.	298,1	126,1	104,6	202,3	80,5	162,1	153,1	209,0	251,0	81,0	—	138,9	150,6	45,9
	к.		—	—		—	—	—	—	—	—	—	—		
Вязники	н.	772,9	167,5	71,3	21,5	63,6	219,4	20,6	42,0	17,0	28,0	59,0	33,3	126,3	28,5
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—			—		—	
Сейма	н.	—	67,4	87,5	181,7	226,9	112,7	115,1	160,0	208,0	171,0	—	130,8	121,7	0,3
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нижній	н.	—	51,0	90,8	41,4	195,5	75,7	74,5	168,0	150,0	77,0	23,0	99,5	87,6	98,5
	к.	—	17,7	10,0	—	—	—	7,2	—		21,0	37,0	—		28,5
Лисино	н.	—	—	—		—			114,0	112,0	160,0	229,0	123,0		
	к.	—			—		—	—		—	—	—			

Московско-Яросл.-Архангельская ж. д.

Отправлено со всѣхъ станцій

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Мытищи	н.	451,1	589,8	345,0	356,0	566,2	461,6	766,0	755,0	868,0	795,0	803,0	801,4	631,5	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Щелково	н.	—	151,3	1.249,7	1.404,5	1.473,3	856,4	1.427,2	1.502,0	1.557,0	1.530,0	1.638,0	1.530,8	1.193,6	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Пушкино	н.	249,5	339,9	478,1	541,0	546,6	431,0	612,2	632,0	612,0	759,0	675,0	664,0	547,5	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сергіево	н.	46,3	69,6	82,0	89,3	134,3	84,3	137,9	117,0	99,0	59,0	59,0	100,4	92,3	—
	к.	39,0	37,8	38,2	41,1	41,2	39,5	47,1	55,0	55,0	50,0	—	41,4	40,5	—
Бараново	н.	730,8	830,8	766,2	862,8	711,8	780,5	770,7	816,0	915,0	921,0	692,0	822,9	801,7	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Александ.	н.	315,3	281,6	130,2	56,6	207,3	201,2	78,1	80,0	59,0	60,0	106,0	76,6	140,4	
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ростовъ	н.	171,1	196,9	187,5	310,3	388,1	251,3	391,6	391,0	374,0	277,0	286,0	344,5	297,9	—
	к.	19,6	30,4	39,0	47,0	55,9	38,4	58,3	53,0	68,0	57,0	59,0	59,1	48,8	—
Нерехта	н.	—	31,8	154,4	165,2	240,4	118,3	232,0	202,0	166,0	50,0	137,0	157,1	137,8	—
	к.	—	—	—		—		—		—	—	—	—	—	—
Карабанов.	н.	838,0	859,4	977,7	1.018,5	1.061,5	957,0	1.012,9	890,0	1.062,0	1.178,0	1.019,0	1.032,3	991,0	—
	к.	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—
Келлерово	н.	—	—	—	109,3	157,2	—	188,9	207,0	310,0	398,0	370,0	294,7	—	
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—

Въ томъ числѣ изъ Кинешмы

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Мытищи	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,0	58,0	—	—	192,9
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Щелково	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,0	23,0	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Пушкино	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сергіево	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бараново	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Александ.	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ростовъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нерехта	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Карабанов.	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Келлерово	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	28,0	91,0	50,0	—	—	464,3
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Московско-Яросл.-

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		В ъ т о м ъ ч и с л ѣ и з ъ К и н е ш м ы													
Вичуга	н.	585,4	588,8	666,3	1.105,8	1.337,9	856,8	1.366,4	1.670,0	1.777,0	1.303,0	1.769,0	1.577,0	1.194,9	1.821,7
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Горкино	н.	73,0	90,1	186,7	99,3	201,0	130,0	275,2	687,0	699,0	615,0	754,0	606,0	368,0	923,[illegible]
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Середа	н.	369,7	560,9	691,7	868,6	916,8	682,1	930,9	961,0	1.010,0	1.095,0	1.038,0	1.006,9	844,5	1.073,7
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Иваново	н.	3.674,9	3.788,1	3.738,9	4.498,6	5.257,0	4.191,5	5.622,9	5.833,0	6.249,0	6.155,0	6.061,0	5.984,1	5.087,8	6.737,0
	к.	67,7	77,9	75,0	72,2	71,8	72,9	86,7	88,0	93,0	100,0	93,0	92,1	82,2	—
Тейково	н.	—	—	—	—	15,5	—	290,0	529,0	720,0	517,0	556,0	322,4	—	544,5
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кохма	н.	291,2	294,4	378,5	400,2	451,0	363,0	528,6	504,0	432,0	666,0	510,0	531,1	448,5	502,[illegible]
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—
Шуя	н.	162,0	258,5	230,9	107,5	350,2	221,8	528,0	415,0	461,0	503,0	727,0	532,8	377,3	611,[illegible]
	к.	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лобня	н.	—	—	—			—			29,0	15,0	223,0	—	—	
	к.	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
Вологда	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	к.	142,5	147,6	168,9	185,8	182,1	165,4	192,0	71,0	19,0	22,0	30,0	66,8	116,1	—
Архангел.	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	к.	—	—	—		—		—	16,0	30,0	11,0	70,0	31,4	—	

Архангельская ж. д.

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		В ъ т о м ъ ч и с л ѣ и з ъ К и н е ш м ы													
Вичуга	н.	581,3	588,8	655,5	1.078,5	1.242,6	829,3	1.366,3	1.670,0	1.766,0	1.303,0	1.768,0	1.571,6	1.202,0	1.821,7
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Горкино	н.	70,5	71,8	185,9	72,8	155,9	111,3	251,6	644,0	688,0	613,0	751,0	590,1	355,2	922,7
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Середа	н.	261,6	553,9	608,5	760,7	823,7	601,6	866,7	952,0	994,0	1.090,0	1.016,0	983,7	792,6	1.073,7
	к.	—	—	—	—	—		—				—	—		—
Иваново	н.	3.156,7	3.270,7	3.173,9	3.629,6	3.699,8	3.386,1	5.231,9	5.541,0	5.791,0	5.761,0	5.556,0	5.576,7	4.181,4	6.377,6
	к.	—	—	—					—						—
Тейково	н.	—	—	—	0,8	—	—	258,5	351,0	699,0	509,0	516,0	472,7		540,3
	к.	—		—					—	—	—	—	—	—	
Кохма	н.	83,9	153,8	258,7	210,1	201,3	182,1	389,7	255,0	145,0	272,0	53,0	222,9	202,5	388,4
	к.	—	—	—		—	—	—	—			—		—	
Шуя	н.	—	58,6	68,6	4,4	98,8	46,1	362,6	123,0	135,0	446,0	591,0	451,5	218,8	595,2
	к.	—		—	—	—									—
Лобня	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—					—
	к.	—			—			—	—	—					—
Вологда	н.	—	—	—	—	—	—	—		—			—	—	—
	к.	—	—		—	—	—	—	—	—	—				—
Архангел.	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—				—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—

Московско-Яросл.-Архангельская ж. д.

Годы / Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣт. 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятилѣт. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Нижняго													
Мытищи	н.	30,6	—	—	—	168,2	—	—	—	1,0	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Щелково	н.	—	—	—	—	152,0	—	210,1	—	—	16,0	4,0	—	—	33,8
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Пушкино	н.	9,6	—	—	—	19,1	—	—	2,0		2,0	1,0	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сергіево	н.	—	—	0,1	—	—	—	—	—					—	—
	к.	21,1	13,8	11,0	0,8	3,0	9,9	—	—	—	—	—	—	—	—
Бараново	н.	10,1	—	—	—	—	—	—	—	—	7,0	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—
Александр.	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—		—	—	—	—		—		—	—
Ростовъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	2,0	4,0	5,0	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—		—	
Нерехта	н.	—	—	—	—	—	—	—	2,0	2,0	1,0	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—		—	—		—	—	—
Карабанов.	н.	—	—	—	—	—	—		—	—	1,0	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—			—		—	—	
Келлерово	н.	—	—	—	—	1,4								—	—
	к.	—	—	—	—	—	—				—	—	—	—	—

Годы / Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣт. 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣт. 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятилѣт. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Ярославля													
Мытищи	н.	418,7	589,0	341,7	356,0	398,0	421,3	766,0	751,0	849,0	769,0	743,0	775,6	598,4	670,7
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Щелково	н.	—	141,4	1.249,6	1.398,0	1.321,2	882,0	1.217,1	1.494,0	1.555,0	1.502,0	1.608,0	1.475,2	1.178,6	1.763,9
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Пушкино	н.	239,4	338,5	477,6	540,4	522,2	423,8	607,6	623,0	638,0	756,0	670,0	658,9	541,2	783,3
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сергіево	н.	42,9	67,6	80,2	87,8	132,2	82,1	131,9	143,2	95,0	54,0	51,0	96,2	89,1	65,8
	к.	2,6	3,7	16,0	30,2	15,9	13,7	21,5	18,0	52,0	47,0	—	33,7	23,7	48,6
Бараново	н.	683,9	830,8	765,5	861,1	701,5	768,6	770,7	816,0	915,0	912,0	689,0	820,5	791,5	731,9
	к.	—	—	—	—	—		—		—	—				—
Александр.	н.	338,0	277,6	128,5	55,3	206,6	201,2	78,0	80,0	58,0	48,0	100,0	72,8	137,0	155,5
	к.	—				—								—	—
Ростовъ	н.	171,1	196,9	187,5	310,3	388,1	251,3	391,3	391,0	372,0	273,0	279,0	341,9	296,6	291,3
	к.	19,6	30,4	39,0	17,0	59,9	38,4	58,3	53,0	68,0	57,0	59,0	59,1	48,8	77,9
Нерехта	н.	—	29,3	153,5	165,2	240,4	117,6	232,0	197,0	161,0	49,0	136,0	155,6	136,6	87,2
	к.	—	—	—	—	—		—				—			—
Карабанов.	н.	803,8	855,8	977,7	1.048,5	1.060,6	949,2	1.012,9	890,0	1.062,0	1.177,0	1.019,0	1.032,1	990,6	1.041,2
	к.	—	—	—	—	—	—	—				—	—	—	
Келлерово	н.	—	—	—	109,3	155,8	—	187,2	207,0	282,0	303,0	319,0	259,6	—	0,8
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Московско-Яросл.-Архангельская ж. д.

Станціи назначенія / Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Нижняго													
Вичуга	н.	—	—		18,9	90,2	—		—						—
	к.	—							—			—		—	—
Горкино	н.	—	18,0	—	23,0	45,0	—	20,0	26,0	5,0	1,0	2,0	10,8	—	—
	к.	—	—			—									—
Середа	н.	—	7,0		99,0	92,7	—	59,3	4,0	15,0	1,0	13,0	19,0	—	—
	к.	—	—		—		—	—						—	—
Иваново	н.	—	513,1	—	866,3	1.549,6	—	383,2	43,0	96,0	125,0	345,0	198,4		—
	к.	60,2	68,8	65,4	70,1	51,9	63,3	25,0	15,0	3,0	1,0	2,0	9,2	36,3	0,9
Тейково	н.	—	—	—	—	15,0		31,5	5,0	7,0	8,0	7,0	11,7	—	
	к.	—	—	—		—									—
Кохма	н.	—	140,6	—	190,1	217,2		138,9	156,0	286,0	391,0	486,0	292,1	—	
	к.	—	—	—		—								—	—
Шуя	н.	—	199,0		102,7	251,2		161,8	16,0	18,0	53,0	126,0	71,9		—
	к.	—	—	—		—			—						
Лобня	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—		—				—	—
Вологда	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
Архангел.	н.	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—		—	—	—			—	—	—	—

Станціи назначенія / Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Ярославля													
Вичуга	н.		—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—
	к.		—		—	—	—	—			—	—	—	—	—
Горкино	н.	—	—	—	—	—	—	—	16,0	5,0	—	—	—	—	0,8
	к.	—		—	—	—	—	—	—			—	—	—	
Середа	н.	—	—	—	—	—	—	4,8	5,0	1,0	1,0	—	2,3		—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—
Иваново	н.		—	—		0,7		5,0	215,0	353,0	261,0	154,0	203,6	116,5	—
	к.	—	—	—	—	0,8		13,2	31,0	35,0	14,0	38,0	32,8	—	43,3
Тейково	н.		—	—		—			173,0	13,0			—	—	—
	к.		—		—							—		—	
Кохма	н.		—	—	—	—			93,0		—			—	
	к.		—	—	—	—					—			—	—
Шуя	н.	—	—	—		—			6,0	5,0	—	8,0	—	—	0,7
	к.	—	—	—	—			—		—	—		—		—
Лобня	н.										14,0	223,0	—	—	4,2
	к.				—						—	—	—	—	
Вологда	н.	—	—	—	—	—	—						—		
	к.	142,2	147,2	168,1	185,8	181,9	165,0	191,4	60,0	18,0	22,0	30,0	61,3	111,7	
Архангел.	н.		—	—	—	—					—	—	—	—	
	к.	—	—		—				15,0	30,0	11,0	70,0	31,2	—	

Николаевская ж. д.

Станціи назначенія / Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Отправлено со всѣхъ станціи													
Колпино	н.	-	78,4	166,3	11,0	-		96,9	2.339,0	3.332,0	4.067,0	4.414,0	2.849,7		
	к.	-			--	-	—							—	—
В. Волоч.	н.	25,4	27,7	41,2	128,4	116,3	68,4	80,3	51,0	36,0	22,0		38,1	53,4	
	к.	59,3	53,6	54,2	49,3	57,8	51,8	12,6	39,0	39,0	38,0	31,0	37,9	46,4	
Бологое	н.	—		--	—	--	·	669,7	710,0	1.895,0	910,0	1.318,0	1.106,5		
	к.	-	—	--	—		—	-	73,0			-			
Тверь	к.	50,1	94,2	412,1	99,8	80,0	117,2	716,5	371,0	1.080,0	,664,0	2.121,0	991,1	569,1	
	н.	74,5	82,4	111,2	12,7	58,5	73,9	21,2		35,0	51,0	21,0	25,6	19,8	
Клинъ	н.	24,4	15,8	81,4	217,8	168,8	101,6	113,7	11,0	13,0	11,0	61,0	43,1	72,3	—
	к.	51,8	15,1	51,9	12,0	59,8	50,1	62,1	53,0	11,0	37,0	27,0	44,6	17,4	·
Химки	н.	178,4	189,9	583,7	763,2	751,1	612,2	658,2	723,0	623,0	580,0	488,0	614,4	613,3	—
	к.										—				
Петерб.	н.	461,1	1.230,3	4.148,0	5.138,3	5.282,2	3.371,9	5.914,6	7.074,0	11.709,0	12.046,0	12.546,0	9.857,9	6.614,0	—
	к.	1.371,2	3.154,9	1.143,6	3.665,5	3.782,3	2.623,5	3.666,6	3.452,0	3.831,0	3.983,0	3.778,0	3.742,1	3.382,8	—
Чудово	н.						-	—		-	-	—	·	-	—
	к.	31,0	23,5	23,4	23,0	26,7	26,1	32,2	40,0	44,0	50,0	51,0	41,0	35,1	
Боровичи	н.	—					-		—	—			—	—	
	к.	—	--	—	21,1	31,7		13,3	35,0	228,0	38,0	39,0	76,7	·	—

Станціи назначенія / Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Ярославля													
Колпино	н.	—	—	—	—		—	0,8	191,0	252,0	12,0	533,0	203,7	—	259,3
	к.	—	-	—	-	—	--	-	—	—	·	—	—	·	—
В. Волоч.	н.	—	—	-	3,4	33,8	—	30,4	21,0	7,0	3,0	-	12,2	—	22,3
	к.	-	—	—	—	—	—	--	3,0	11,0	—	--	--	-	—
Бологое	н.	—	—	--	—	--	—	—	—	—	-	--	—	—	—
	к.	—	—	—	-		—	—	1,0	--	-	—	—		—
Тверь	к.	0,6	17,9	194,1	52,2	32,7	61,5	9,9	150,0	253,0	263,0	58,0	146,7	105,1	1.076,1
	н.				—	—				—	—	6,0	—	—	11,6
Клинъ	н.	3,5	1,8	70,4	201,2	130,1	82,0	95,3	7,0	5,0	3,0		22,0	52,0	—
	к.	-	—	--	--	-	—	—	-	-			—	--	—
Химки	н.	161,3	386,2	560,5	722,2	187,9	163,6	377,3	565,0	531,0	169,0	391,0	466,0	465,1	—
	к.										—				—
Петерб.	н.	—	—	0,7	—	—	—	476,3	1.617,0	2.612,0	4.181,0	3.989,0	2.575,0		1.152,0
	к.	—	—	—	—	—	—	—	71,0	112,0	312,0	329,0	161,8	—	506,2
Чудово	н.								—		--	—		—	
	к.								1,0	6,0	3,0	-	—	-	17,0
Боровичи	н.												--		
	к.	—	--		—						2,0	2,0	--		

Привис… линскія ж. д.

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтие 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтие 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Отправлено со всѣхъ станцій													
Иллово	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	39,2	—	—	413,0	443,0	237,0	223,0	263,2	—	
Млава	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	53,1	61,6	65,3	56,2	58,5	58,9	173,0	65,0	68,0	65,0	72,0	88,6	73,8	—
Ново-Георг.	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	48,2	32,8	46,4	37,3	30,0	38,9	41,1	224,0	39,0	49,0	63,0	83,3	61,1	—
Соболево	н.	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	19,9	22,8	23,4	109,5	24,0	39,9	17,4	18,0	14,0	20,0		13,9	26,9	
Люблинъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	121,5	129,1	147,8	147,6	164,1	142,0	167,5	155,0	151,0	182,0	154,0	161,9	152,0	—
Реіовецъ	н.	—	—												
	к	49,7	51,0	50,8	54,8	57,2	52,7	63,1	58,0	60,0	58,0	65,0	60,8	56,[illegible]	
Холмъ	п.	—	—					—							—
	к.	40,7	31,2	26,3	45,9	59,3	40,7	72,0	73,0	69,0	74,0	102,0	78,0	59,4	—
Сѣдлецъ	н.	—	—	—	—		—	—	—				—	—	
	к.	—	—				—	38,8	48,0	39,0	51,0	57,0	46,8	—	
Прага	п.	—	—					—	—					—	
	к.	2.387,1	2.780,7	2.547,6	2.540,9	2.616,9	2.571,7	2.817,8	3.167,0	4.001,0	4.141,0	4.033,0	3.631,3	3.103,0	—

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтие 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтие 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Варшава													
Иллово	н.		—	—	—			—	57,0	46,0	18,0				—
	к.	—	—	—	—	—	—								
Млава	н.	—	—			—		—		—	—	—			—
	к.	0,6	0,9	—	1,3	2,2	1,0	6,3	12,0	7,0	6,0	2,0	6,7	3,9	—
Ново-Георг.	н.	—	—	—		—		—	—		—	—	—		—
	к.	1,2	—	3,1	5,7	1,6	2,3	6,8	7,0	5,0	8,0	4,0	6,2	4,3	—
Соболево	н.	—	—	—		—				—		—			
	к.	1,0	0,6	1,6	1,9		1,0	0,1			2,0	—			
Люблинъ	н.	—	—												
	к.	1,3	0,3	0,6	0,6		0,6	2,3	1,0		4,0	1,0	1,7	1,4	
Реіовецъ	н.	—	—											—	
	к	0,1	0,6	1,1	0,6	0,4	0,6	3,0				—	—	—	—
Холмъ	п.	—	—	—	—	—	—		—	—				—	—
	к.	—	—		—	—	—	—					—	—	
Сѣдлецъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,0	—	—		—
Прага	п.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	460,8	395,9	11,0	169,0	109,5	229,3	87,3	141,0	149,0	174,0	152,0	140,9	370,2	—

Привислинскія ж. д.

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятилѣт. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Варшава													
Черв.Боръ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	к.	—	54,0	50,2	54,4	57,0	43,1	57,4	61,0	58,0	59,0	70,0	61,1	52,1	
Радомъ .	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.
	к.	85,5	107,2	103,9	97,7	109,6	100,8	119,0	132,0	120,0	114,0	119,0	120,8	110,8	—
Кѣльцы .	н.	—	—	—	—	—		—			—	—	—	—	—
	к.	60,5	53,9	55,7	53,7	59,3	56,6	63,5	69,0	77,0	89,0	92,0	78,1	67,4	—
Андреевъ .	н.	—	—	—	—	—	—	—	—			—			
	к.	40,3	48,2	53,8	49,3	56,7	49,7	57,0	56,0	51,0	59,0	62,0	57,6	53,7	—
Домб.-Горы	н.	—	—	—		—	—		—			—	—	—	—
	к.	31,4	23,8	47,5	36,7	31,9	31,3	41,8	29,0	33,0	41,0	52,0	40,0	37,2	—
Островецъ	н.	—	—	—	—	—	—					—		—	—
	к.	41,0	52,1	57,2	49,9	51,9	51,0	60,3	71,0	66,0	69,0	77,0	68,7	59,9	
Сосновицы	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
	к.	21,2	86,2	82,2	36,3	45,0	51,2	70,3	99,0	61,0	145,0	187,0	113,1	83,7	
Томашевъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	39,0	34,6	37,8	42,7	44,3	39,7	49,9	40,0	43,0	49,0	55,0	47,4	43,6	—

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Варшавы													
Черв.Боръ	н.	58,7	—	—	0,6		—	—	1,0	—	—	—			—
	к.	—	—	—	—	—	—		—		—			—	—
Радомъ	н.	—		1,2				—	—		6,0	1,0		—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—
Кѣльцы	н.	—	—		—	—	—	—	3,0	—	2,0	1,0	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Андреевъ	н.	—	—	0,6	—	—	—	—	—	—	—			—	—
	к.		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Домб.-Горы	н.	—	—	—	—	—	—	—	1,0	—		—		—	—
	к.	—		—	—	—	—	—	—			—	—	—	—
Островецъ	н.	—		0,1	—	—	—	—	1,0		2,0		—	—	—
	к.	—		—	—	—	—	—				—	—	—	—
Сосновицы	н.		35,4	27,5	—		—	—	20,0	—	—	—	—	—	—
	к.	—		—	—			—	—	—	—	—	—	—	—
Томашевъ	н.	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Привислинскія ж. д.

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Одессы													
Иллово	н.	—	—	—	—	—	—	—		—			—		—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—		—	
Млава	н.	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	
	к.	34,2	49,4	43,9	36,6	30,4	38,9	8,2		7,0	5,0	26,0	9,2	24,1	—
Ново-Георг.	н.	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—
	к.	26,2	17,1	7,3	7,9	8,8	13,5	2,9	3,0	3,0	2,0	25,0	7,2	10,4	
Соболево	н.	—	—	—	—				—	—		—		—	
	к.	15,9	19,1	9,8	11,6	15,6	14,4	2,2	1,0	2,0	6,0	—	2,8	8,6	
Люблинъ	н.	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—
	к.	35,4	88,5	70,8	69,7	81,3	69,1	69,7	23,0	51,0	19,0	33,0	39,7	51,4	
Реіовецъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—		—	
	к.	16,5	37,2	31,1	32,0	41,7	31,7	11,0	26,0	19,0	6,0	32,0	25,4	28,6	—
Холмъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	к.	28,1	22,6	12,8	29,3	51,6	28,9	41,8	25,0	11,0	2,0	56,0	27,8	28,4	
Сѣдлецъ	н.	—	—	—	—		—	7,4	15,0	14,0	7,0	22,0	13,1	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Прага	н.	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	1.011,4	913,7	781,6	585,8	885,1	-	307,8	117,0	417,0	372,0	215,0	285,8	—	—

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Петровска													
Иллово	н.	—	—	—											
	к.	—		—	—			—	156,0	277,0	8,0		—	—	—
Млава	н.	—	—				—		—	—	—	—	—	—	—
	к.				4,9	22,0	—	45,4	44,0	46,0	52,0	33,0	44,1	—	15,3
Ново-Георг.	н.	—	—					—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—		16,3	19,6	—	27,9	19,0	23,0	11,0	15,0	19,8	—	18,6
Соболево	н.	—	—	—	—	—		—	—		—	—	—	—	—
	к.	—			0,7	8,4	—	14,5	11,0	11,0	10,0	—	9,3	—	7,7
Люблинъ	н.	—	—				—							—	—
	к.	—	—		16,7	54,3		88,4	48,0	26,0	82,0	37,0	56,3		23,5
Реіовецъ	н.						—				—		—	—	—
	к.	—		—	0,7	0,7		12,2	5,0	15,0	48,0	17,0	19,4	—	15,0
Холмъ	н.	—					—	—	—			—	—		—
	к.				2,3	2,2	—	23,8	20,0	36,0	58,0	21,0	31,8	—	29,6
Сѣдлецъ	н.	—						30,0	21,0	13,0	22,0	16,0	20,4		—
	к.			—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
Прага	н.			—	—		—	—		—					—
	к.	—	—	—	121,9	739,3		1.133,1	1.345,0	1.393,0	1.203,0	1.043,0	1.223,1		430,9

Привислинскія ж. д.

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		В ъ т о м ъ ч и с л ѣ и з ъ О д е с с ы													
Чер. Боръ	н.	—	—	—	—	—		—	—	·	—	·	—	—	—
	к.	—	1,2	0,6	20,0	27,0	9,8	12,6	19,0	12,0	4,0	33,0	16,1	12,9	—
Радомъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		·	—	—
	к.	48,8	77,5	53,7	55,5	103,9	67,9	71,2	59,0	49,0	13,0	52,0	48,8	58,4	—
Кѣльцы	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	37,8	38,4	27,5	16,5	30,9	30,2	17,5	14,0	30,0	25,0	67,0	30,7	30,5	—
Андреевъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	25,6	35,4	28,7	5,5	22,1	23,5	11,9	16,0	8,0	1,0	27,0	13,4	18,5	—
Домб.-Горы	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	к.	-	1,2	11,0	14,0	25,3	10,9	16,8	4,0	5,0	7,0	26,0	11,8	11,4	—
Островецъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	17,7	41,5	28,7	22,0	52,5	32,5	42,1	33,0	36,0	27,0	59,0	39,4	36,2	—
Сосновица	н.	—		·		—	—	—	—		—	—	—	—	—
	к.	—	49,0	31,9		—	—	—	—	—	1,0	—	—	—	—
Томашевъ	н.	—	—	—			—	—		—	—	-	—	—	—
	к.	25,0	29,3	17,7	23,8	31,8	26,1	20,5	10,0	23,0	5,0	27,0	17,1	21,6	—

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣт. 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣт. 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятилѣт. 1893-1902 г.	1903
		В ъ т о м ъ ч и с л ѣ и з ъ П е т р о в с к а													
Чер. Боръ	н.	—	—	-	—	—	-	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	·	1,3	16,9		40,1	23,0	33,0	31,0	16,0	28,6	—	11,4
Радомъ	н.	—	—		—	—	—	—	·	—	—	—	—		—
	к.	—	—	·	1,7	2,2	—	29,7	44,0	57,0	72,0	44,0	49,3	—	33,5
Кѣльцы	н.	—	—	·	—			—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	·	—	1,4	25,0	—	38,2	37,0	29,0	39,0	9,0	30,4	—	4,9
Андреевъ	н.	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—		·	23,5		40,7	29,0	37,0	41,0	27,0	34,9	—	25,0
Домб.-Горы	н.	—	—	—	—	—	—					—		—	—
	к.	—	—	—	0,7	5,2	—	15,0	13,0	17,0	17,0	15,0	15,4	—	4,3
Островецъ	н.	—							-			·			—
	к.					0,7	—	14,8	19,0	18,0	—	—	—	—	13,2
Сосновица	н.	—							-		—	—		—	—
	к.	—		·	1,3	37,4	—	54,2	67,0	55,0	92,0	120,0	77,6	—	18,1
Томашевъ	н.	—	—								—	—	—		—
	к.	—	—	—	—	1,8	—	22,2	22,0	16,0	28,0	13,0	20,2	—	18,9

Рязано-Уральская ж. д.

Отправлено со всѣхъ станцій

Станція назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Ряжскъ	н.	18,5	141,6	137,9	21,1	38,0	72,0	131,2	432,0	51,0	66,0	87,0	151,0	113,0	
	к.		—				—		—						
Козловъ	н.	357,4	756,1	2.019,2	438,9	1.763,4	1.067,0	1.610,3	676,0	919,0	1.345,0	1.153,0	1.140,7	1.103,8	—
	к.	1.610,3	877,4	248,9	128,6	66,8	586,4	134,9	336,0	692,0	290,0	75,0	305,6	446,0	
Тамбовъ	н.	62,2	219,7	208,0	65,6	190,5	14,9	137,8	138,0	170,0	261,0	179,0	177,2	96,0	—
	к.	74,1	84,3	105,5	101,1	91,4	91,3	85,2	80,0	100,0	113,0	116,0	98,8	95,1	—
Платоновка	к.	121,8	300,8	424,6	318,0	492,3	331,5	381,9	419,0	511,0	589,0	562,0	492,6	412,0	—
	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ртищево	н.	10,7	140,5	142,5	10,0		60,8		—	—				—	—
	к.														—
Лопуховка	н.	57,1	47,8	56,0	148,9	173,5	96,7	142,3	120,0	170,0	69,0	59,0	112,0	104,1	
	к.										—				
Аткарскъ	н.	28,9	100,9	37,6		65,8	46,6	92,5	27,0	95,0	21,0		17,1	46,8	—
	к.	—	—							—			—	—	—
Саратовъ	н.	155,3	167,3	133,3	302,6	319,9	215,7	360,6	815,0	868,0	774,0	900,0	743,5	479,6	—
	к.	—	—			—							—	—	
Данковъ	н.	21,4	94,9	137,3	175,2	190,1	123,8	132,1	635,0	170,0	158,0	121,0	243,8	183,8	—
	к.	—	—						—						

Въ томъ числѣ изъ Саратова

Станція назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Ряжскъ	н.	7,4	141,0	136,2	15,6	35,1	67,1	31,6	35,0	51,0	66,0	87,0	54,1	60,6	73,9
	к.							—	—						
Козловъ	н.	351,1	723,1	1.952,0	319,6	1.460,5	961,9	1.468,0	307,5	1.010,6	1.343,6	1.152,0	1.056,0	1.068,9	1.572,4
	к.	1.600,5	864,9	205,8	17,5	65,3	556,8	132,9	329,0	683,0	285,0	82,0	302,4	429,6	371,5
Тамбовъ	н.	62,2	217,7	207,2	65,4	178,3	146,2	137,2	132,0	169,0	258,0	172,0	173,6	159,5	218,1
	к.	73,7	84,3	98,0	74,8	84,7	83,1	81,3	80,0	97,0	111,0	110,0	96,1	89,8	125,3
Платоновка	к.	121,2	300,8	423,9	318,0	492,3	331,2	380,5	417,0	511,5	590,0	562,0	492,0	441,6	691,4
	н.	—	—	—	—	—		—							
Ртищево	н.	10,7	140,4	142,1	9,2		60,5								2,3
	к.							—							—
Лопуховка	н.	57,1	47,8	56,0	148,9	172,9	96,5	142,1	119,0	168,0	69,0	59,0	111,1	103,9	67,3
	к.	—			—		—		—	—		—	—		
Аткарскъ	н.	28,9	100,9	37,6		65,8	46,6	92,5	26,0	91,6	21,0	—	57,7	52,1	54,9
	к.		—		—										
Саратовъ	н.	155,3	167,3	133,2	301,4	219,8	19,5	359,8	548,0	861,0	766,0	895,0	686,6	353,0	14,1
	к.														—
Данковъ	н.	21,4	93,7	134,2	175,2	174,1	119,7	128,2	583,0	169,0	158,0		207,6	163,6	172,0
	к.		—				—								

Рязано-Уральская ж. д.

Отправлено со всѣхъ станцій

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтие 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтие 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Балашовъ	н.	—	—	100,0	—	116,7	—	157,5	213,0	281,0	271,0	375,0	259,5	—	—
	к.	—	—	—		—	—	—						—	—
Медвѣдица	н.	—	33,1	65,8	103,7	99,4	60,4	106,6	76,0	101,0	154,0	166,0	121,3	90,8	—
	к.	—			—	—	—	—							
Камышинъ	н.	—	—		—	23,1		201,1	140,0	74,0	99,0	25,0	107,8	—	—
	к.	—	—	—	20,6	33,2		40,2		54,0	24,0	35,0	30,6	—	—
Петровскъ	н.	—	24,3	82,1	89,8	155,9	70,4	147,3	132,0	257,0	264,0	128,0	183,7	127,6	—
	к.	—		—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—
Уральскъ	н.	—	—	60,3	73,6	241,6		218,3	183,0	190,0	216,0	236,0	208,7		—
	к.	—	—	77,2	26,6	73,0		61,6	90,0	85,0	47,0	107,0	78,7		—
Аркадакъ	н.	—	—	—		—	—	28,3	58,3	52,0	149,0	111,0	79,7		—
	к	—	—	—		—					—	—			—
Рязань	н.	87,0	82,5		81,4	103,3	70,9	76,5	51,0	53,0	120,0	143,0	88,7	79,8	—
	к.	91,4	106,5	120,3	76,2	64,2	91,7	35,0	31,0	20,0	12,0	—	20,4	56,1	
Пенза	н.	—	—	—	15,9	15,8	—	48,7	88,0	76,0	31,0	130,0	74,7	—	—
	к.	—	—		—	10,1	—	44,4	67,0	91,0	81,0	90,0	74,7	—	—
Кирсановъ	н.	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—		—	—
	к.	61,0	61,3	85,6	79,3	80,7	73,6	81,3	78,0	83,0	66,0	73,0	76,3	75,0	—

Въ томъ числѣ изъ Саратова

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтие 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтие 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Балашовъ	н.	—		4,5		1,2		8,1	56,0	281,0	238,0	271,0	170,9		300,1
	к.	—						—	—				—		—
Медвѣдица	н.	—	—	—		—		0,8		—	35,0	2,0	—	—	—
	к.	—	—							—		—		—	
Камышинъ	н.	—	—	—		—	—	16,0	20,0	—		1,0		—	4,0
	к.	—	—	—		3,7		0,6		1,0	—	—	—	—	0,9
Петровскъ	н.	—	12,8	72,6	89,8	155,0	66,0	143,4	121,0	252,0	264,0	108,0	177,7	121,8	226,5
	к.	—		—		—	—	—		—			—	—	—
Уральскъ	н.	—	—	60,3	73,6	239,3	—	218,3	167,0	190,0	216,0	138,0	185,9		32,5
	к.	—	—	77,2	25,8	73,0	—	61,6	—	85,0	16,0	105,0	60,1	—	56,3
Аркадакъ	н.	—	—	—	—	—	—	28,0	58,0	48,0	149,0	110,0	78,6	—	103,6
	к	—	—		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рязань	н.	67,5	63,6	138,6	73,8	57,1	80,1	13,8	47,0	47,0	116,0	138,0	78,4	79,2	92,2
	к.	52,1	51,9	87,7	26,3	52,3	51,1	29,1	33,0	19,0	12,0	—	18,6	36,4	—
Пенза	н.	—	—	—	15,9	11,2	—	46,6	87,0	70,0	31,0	122,0	71,3	—	229,1
	к.	—	—	—	—	5,7	—	25,1	66,0	87,0	81,0	89,0	69,6		105,8
Кирсановъ	н.				—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	61,0	61,3	85,6	45,0	80,4	66,7	81,0	77,0	82,0	65,0	73,0	75,6	71,1	78,9

Самаро-Златоустовская ж. д.

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятилѣтіе 1893-1902 г.	1903
		Отправлено со всѣхъ станцій													
Самара	н.	–	–	83,3	91,9	79,6	–	50,4	99,0	135,0	73,0	153,0	102,1		–
	к.	—	—	—	—		—		—	—	—	—	—	—	—
Кротовка	н.	249,0	267,3	370,8	292,0	235,0	282,8	—							
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—
Абдулино	н.	18,5	—	20,8	24,1	26,8	18,0	22,9	113,0	66,0	129,0	73,0	80,8	49,4	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—			—		—	—	—
Уфа	н.	—	28,3	14,6	29,1	69,3	28,3	158,3	16,0	11,0	16,6		40,3	34,3	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—		—		—	—	—
Миньяръ	н.	—		36,8	84,5	101,0	—	154,9	215,0	153,0	161,0	112,0	159,8	—	—
	к.	—	—				—	—				—	—	—	—
Усть-Катав.	н.	—	18,0	50,0	82,7	74,0	44,9	87,6	231,0	22,0	310,0	333,0	196,7	120,8	—
	к.		—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Златоустъ	н.	17,0	42,1	98,9	162,3	219,9	108,0	273,6	317,0	269,0	245,0	176,0	262,1	185,0	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Бишкиль	н.	25,0	144,3	135,4	91,6	45,4	88,3	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Станціи назначенія \ Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятилѣтія 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Батраковъ													
Самара	н.	—	—	0,8	0,8	1,4	—	0,8	—	—	42,0	6,0			—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—
Кротовка	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—		—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Абдулино	н.	0,7	—	0,1	1,2	0,6	0,5	—	13,0	31,0	90,0	29,0	33,2	—	8,6
	к.		—				—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфа	н.	—	—	6,9	8,1	—	—	—	—	3,0	4,0				
	к.				—			—		—			—	—	—
Миньяръ	н.	—	—	22,0	20,2	—	—		—	—			—		—
	к.	—			—	—	—	—				—		—	
Усть-Катав.	н.	—	15,3	49,1	59,8	—	—		—		54,0	235,0	—	—	91,9
	к.	—	—		—	—		—		—		—		—	—
Златоустъ	н.		42,1	35,4	75,5	172,5	65,1	121,8		—			—	—	—
	к.	—	—		—	—		—	—	—		—	—		—
Бишкиль	н.	—	—	4,9	5,5	1,6	—			—	—			—	
	к.	—	—		—	—	—		—	—	—		—		—

Самаро-Златоустовская ж. д.

Годы / Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Отправлено со всѣхъ станцій													
Богатое	н.	—	142,6	115,2	259,8	236,0	150,7	248,8	175,0	158,0	221,0	182,0	157,0	153,8	—
	к.	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Марычевка	н.	—	72,1	91,8	113,6	101,2	75,7	92,4	100,0	95,0	114,0	98,0	99,9	87,8	—
	к.	—	—	—	—	—		—			—	—		—	—
Сорочинс.	н.	103,9	121,9	106,3	134,0	121,1	118,0	130,0	120,0	154,0	151,0	123,0	13,6	65,8	—
	к.	38,2	39,8	46,5	45,3	51,0	44,2	43,8	44,0	50,0	58,0	50,0	28,6	36,4	
Оренбургъ	н.	154,0	157,1	141,0	388,7	441,3	256,4	471,5	569,0	677,0	777,0	1.118,0	722,5	189,4	
	к.	171,9	175,6	163,2	169,7	183,6	172,8	193,4	210,0	217,0	217,0	294,0	238,3	205,6	—
Тимашево	н.	—	—	—	—	71,3	—	289,8	237,0	275,0	291,0	332,0	285,0		
	к.	—			—	—		—	—						—
Вязовая	н.	—	—	26,4	84,7	60,7		57,1	53,0	50,0	68,0	125,0	70,6		—
	к.		—	—	—		—	—		—					—
Міасъ	н.	—		—					—	—	—	—			
	к.	33,6	41,4	36,3	41,4	17,6	10,1	15,8	17,0	58,0	51,0	55,0	52,0	16,1	
Челябинс.	н.	—													—
	к.	87,1	71,0	137,4	121,5	125,2	108,4	113,3	130,2	181,0	156,0	189,2	151,5	131,1	

Годы / Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣт. 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣт. 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятилѣт. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Батраковъ													
Богатое	н.	—	—	20,1	—	—	—	—	—			—	—		—
	к.	—				—			—		—	—	—		—
Марычевка	н.	—	—	—	50,0	55,8	—	—	7,0		—	—	—		—
	к.	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сорочинс.	н.	—	1,3	—			—	—	8,0	17,0	13,0	37,0	15,0		1,5
	к.	35,6	31,5	36,9	27,9	31,8	33,3	33,0	21,5	6,0	7,0	1,0	13,6	—	23,5
Оренбургъ	н.	—		3,9	9,3	7,1		85,5	71,0	93,0	130,0	309,0	138,3	—	383,8
	к.	166,1	153,8	135,9	143,5	157,8	151,4	156,8	130,0	53,0	78,0	101,0	101,1	127,9	11,4
Тимашево	н.	—	—		—				—		3,0	96,0	—		9,0
	к.	—				—		—	—	—		—	—	—	—
Вязовая	н.	—		22,6	67,1				13,0	—	1,0	63,0	—		20,9
	к.			—		—	—	—		—	—		—		—
Міасъ	н.		—	—					—		—	—			
	к.	2,4	1,8	2,4	1,7	7,2	3,1	17,1	6,0	1,0		—		—	—
Челябинс.	н.		—	—			—	—	—					—	—
	к.	5,0	8,2	18,2	17,0	21,7	14,0	28,7	38,0	62,0	26,0	39,0	38,7	26,4	0,7

Сызрано-Вяземская ж. д.

Станціи назначенія / Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Отправлено со всѣхъ станцій													
Троицкая	н.	274,8	331,9	298,0	366,3	257,5	306,3	220,7	452,0	426,0	370,0	413,0	377,3	311,3	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тула	н.	369,3	541,8	781,1	1.073,0	953,4	743,7	750,4	1.089,0	979,0	765,0	876,0	891,9	817,8	—
	к.	186,3	206,0	208,4	214,2	211,0	205,8	227,3	212,0	263,0	206,0	210,0	223,7	214,8	—
Ряжскъ	н.	—	—	128,3	1.622,4	767,1	—	613,4	234,0	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Караси	н.	232,3	151,5	146,5	—	—	—	18,5	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Земетчино	н.	—	178,0	187,8	299,2	254,6	183,9	123,1	172,0	155,0	—	—			—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Пенза	н.	42,4	30,3	56,7	102,0	425,1	131,3	748,5	234,0	54,0	83,0	67,0	237,3	202,3	—
	к.	104,5	127,3	152,3	181,8	103,9	134,6	79,1	46,0	37,0	35,0	36,0	46,4	90,6	—
Репьевка	н.	—	—	—	23,2	23,7	—	62,8	74,0	107,0	45,0	33,0	61,4	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Батраки	н.	—	2.214,8	4.462,6	3.580,0	3.952,0	2.811,9	—	23,0	69,0	50,0	23,0	33,0	1.137,4	—
	к.	—	—	29,0	55,3	89,2			—			—			
Мятлевск.	н.	—	—	—	—						—				—
	к.	40,9	48,3	41,9	46,1	40,0	43,5	47,5	56,0	42,0	31,0	39,0	43,7	43,6	—
Калуга	н.	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
	к.	107,6	109,1	125,6	114,7	131,3	117,6	130,8	135,0	106,0	96,0	116,0	116,8	117,2	—
Скопинъ	н.	—	—	—	—	—		—		—	—	—	—		—
	к.	34,0	42,6	39,7	43,2	44,0	40,8	41,5	39,0	51,0	52,0	55,0	47,7	44,3	
Моршанс.	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	к.	63,5	77,0	82,6	73,7	71,1	73,0	57,6	69,0	61,0	60,0	61,0	62,3	68,0	—
Кузнецкъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	49,3	57,8	70,5	69,3	58,1	61,0	69,6	74,0	67,0	64,0	58,0	66,5	63,8	—

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Батраковъ													
Троицкая	н.			—		—	—	—	—			—	—	—	—
	к.	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—
Тула	н.	3,1		0,6	0,6	—	—	—	1,0	11,0	1,0	—	—	—	—
	к.	97,7	91,9	77,2	68,2	82,7	83,5	32,8	49,0	84,0	60,0	32,0	51,6	67,6	—
Ряжскъ	н.	—	—	—	—	3,8		—		—	—	—	—		—
	к.		—	—		—	—		—		—	—	—	—	—
Караси	н.	—	—	—		—	—	—	—		—	—	—	—	—
	к.		—	—	—	—	—				—	—	—		—
Земетчино	н.	—	176,9	187,3	—	254,6		123,1	163,0	155,0	—	—		—	28,7
	к.	—	—	—	—	—		—		—					
Пенза	н.	36,1	20,8	49,3	10,9	5,9	24,6	3,6	24,0	49,0	80,0	66,0	41,5		34,6
	к.	103,8	126,7	152,2	137,1	98,7	123,8	76,3	45,0	37,0	35,0	36,0	43,9	83,9	0,8
Репьевка	н.	—	—	—	23,2	23,7	—	62,8	74,0	107,0	45,0	33,0	61,4	—	46,3
	к.	—	—	—	—	—	—				—		—	—	—
Батраки	н.	—	2.214,8	4.459,2	3.573,3	3.952,0	2.839,9	—	21,0	55,0	17,0	22,0	29,0	1.434,4	12,4
	к.	—	—	29,0	55,3	89,2		—		—	—	—	—	—	—
Мятлевск.	н.	—	—		—		—	—		—	—	—	—	—	
	к.	27,4	39,5	33,4	38,2	37,0	35,0	37,6	27,0	18,0	26,0	35,0	28,7	31,9	—
Калуга	н.	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—
	к.	17,0	18,9	33,5	19,9	33,8	24,6	23,7	24,0	14,0	7,0	12,0	16,1	20,4	
Скопинъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	22,7	7,0	18,0	11,1	7,9	13,5	7,3	11,0	5,0	—	—	—	—	—
Моршанс.	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—
	к.	62,9	75,2	82,5	63,9	70,9	71,1	53,3	59,0	61,0	57,0	61,0	58,3	64,7	23,5
Кузнецкъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	48,7	57,8	70,5	69,3	58,1	60,9	67,1	71,0	67,0	62,0	56,0	65,3	63,1	28,9

Юго-Восточныя ж. д.

Отправлено со всѣхъ станцій

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Грязи	н.	2.087,8	1.946,1	653,0	—	2.532,6	1.443,9	1.297,4	104,0	115,0	94,0	119,0	345,9	894,9	—
	к.	124,5	694,3	1.042,0	284,7	463,3	521,8	724,1	853,0	39,0	498,0		122,8	472,3	—
Воронежъ	н.	171,1	360,8	547,8	312,4	356,3	319,7	320,8	309,0	319,0	283,0	111,0	328,6	339,1	—
	к.	174,1	165,3	162,6	153,3	132,9	157,6	133,1	183,0	142,0	180,0	183,0	164,2	160,9	—
Ростовъ н/Д.	н.	—	32,3	24,2	129,8	95,3	56,3	265,8	319,0	308,0	376,0	72,0	268,2	162,2	—
	к.	33,0	110,5	81,5	97,4	72,8	79,6	61,1	50,0	66,0	26,0	37,0	48,6	64,1	—
Орелъ	н.	71,3	65,1	77,7	81,6	156,0	90,4	111,9	241,0	231,0	109,0	141,0	167,4	128,9	—
	к.	193,8	223,0	241,0	225,1	222,3	221,0	219,8	205,8	176,0	207,0	131,0	187,8	201,4	
Домнино	н.	10,4	901,8	1.232,1	1.208,5	2.028,0	1.076,2	2.425,5	—	—	13,0	32,0	—		
	к.	1.271,8	483,1	380,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Казаки	н.	202,5	192,4	230,3	233,8	306,5	233,1	324,0	286,0	279,0	195,0	193,0	255,4	244,2	—
	к.	—	—	—		—	—	—		—					—
Пажень	н.	—	—	—	49,3	42,0		35,3	39,0	37,0	12,0	101,0	50,9	—	—
	к.	—	—	—	—			—		—	—	—	—		
Елецъ	н.	278,9	220,8	184,5	166,2	172,7	204,6	163,1	178,0	172,0	231,0	210,0	190,8	197,7	
	к.	94,1	103,5	116,2	91,8	87,4	99,2	91,9	110,0	98,0	106,0	101,0	101,4	100,3	—
Липецкъ	н.	153,9	133,2	92,3	110,6	216,2	117,2	176,2	205,0	222,0	158,0	215,0	195,2	171,2	
	к.	32,9	36,9	41,2	39,4	34,6	37,6	37,8	40,0	31,0	75,0	42,0	45,2	41,4	
Грибановка	н.	—	—	—	47,0	132,0	—	126,7	170,0	155,0	101,0	72,0	125,5	—	
	к.	—	—	—						—	—	—	—	—	
Борисоглѣбскъ	н.	452,2	491,3	730,2	707,2	459,6	568,0	373,6	367,0	426,0	320,0	318,0	360,9	464,4	—
	к.	75,2	74,8	74,2	63,2	19,3	67,3	47,4	54,0	60,0	70,0	61,0	58,5	62,9	—

Въ томъ числѣ изъ Царицына

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Грязи	н.	2.086,5	1.932,5	637,2	—	2.528,4	1.436,9	1.295,0	103,0	100,0	78,0	119,0	339,0	887,9	179,0
	к.	124,3	691,3	1.012,0	281,7	—	129,8	723,1	853,0	38,0	198,0	—	122,1	426,2	254,3
Воронежъ	н.	120,3	278,0	361,1	269,2	317,9	275,9	315,0	302,0	318,0	269,0	403,0	321,4	298,6	518,9
	к.	171,8	130,7	154,1	153,3	0,4	122,1	130,6	179,0	139,0	178,0	170,0	159,3	140,7	149,8
Ростовъ н/Д.	н.				9,8				1,0	5,0	17,0	17,0	8,0	—	506,8
	к.	21,4	57,9	20,1	17,8		22,0	6,8	8,0	2,0	2,0	2,0	1,2	13,1	5,0
Орелъ	н.	11,5	59,2	75,6	71,[illegible]	97,2	69,6	76,7	111,0	198,0	81,0	116,0	117,1	99,3	66,9
	к.	180,0	66,5	148,9	191,1	17,8	120,9	181,8	152,0	151,0	203,0	125,0	163,2	142,1	176,5
Домнино	н.	10,4	901,8	1.232,1	1.208,6	2.028,0	1.076,2	2.125,0			13,0	32,0	—		25,9
	к.	1.271,8	181,3	380,[illegible]									—	—	3,7
Казаки	н.	202,5	160,3	155,5	172,8	281,8	191,6	291,7	195,0	215,0	195,0	193,0	217,9	206,2	159,9
	к.	—			—									—	
Пажень	н.	—				3,2		20,0	28,0	31,0	12,0	101,0	41,4	—	31,3
	к.	—									—	—	—		—
Елецъ	н.	218,4	110,1	15,8	11,7	88,1	106,9	32,3	40,0	138,0	199,0	155,0	112,9	109,9	120,8
	к.	81,5	97,0	95,5	91,8	7,9	75,9	91,3	109,0	75,0	99,0	81,0	91,1	83,5	66,3
Липецкъ	н.	81,7	73,7	23,2	25,9	140,5	69,6	153,4	138,0	210,0	107,0	122,0	146,1	107,8	56,4
	к.	32,8	35,3	39,6	39,1	34,0	36,2	37,0	40,0	28,0	71,0	38,0	43,4	39,8	37,6
Грибановка	н.				47,0	132,0	—	126,7	170,0	115,0	101,0	71,0	123,3	—	—
	к.					—		—	—	—			—	—	—
Борисоглѣбскъ	н.	451,5	491,3	730,2	707,2	459,6	568,0	372,8	367,0	126,0	319,0	313,0	359,6	163,8	406,5
	к.	75,2	74,8	74,2	63,2	49,3	67,3	46,1	52,0	55,0	70,0	61,0	56,8	62,1	125,9

Юго-Восточныя ж. д.

Отправлено со всѣхъ станцій

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Урюпино	н.	111,4	129,4	136,4	108,0	86,5	114,3	35,9	65,0	78,0	67,0	71,0	63,4	88,8	—
	к.	54,8	63,4	61,7	34,2	21,5	47,7	48,4	31,0	33,0	23,0	21,0	32,4	40,1	—
Серебряк.	н.	226,5	204,1	187,0	94,4	262,0	194,8	272,6	350,0	308,0	317,0	298,0	39,1	116,9	
	к.	41,1	37,2	45,9	43,1	36,6	40,8	36,7	39,0	39,0	72,0	47,0	46,7	43,8	—
Донская	н.	650,9	713,5	868,8	928,5	165,2	665,4	257,6	140,0	128,0	109,0	399,0	206,7	436,0	—
	к.	—	848,1	606,1	624,6	278,3	471,4	437,6	599,0	677,0	516,0	644,0	574,7	523,1	—
Раевская	н.	—	—	—	103,9	100,3	—	69,3	110,0	122,0	69,0	80,0	90,1	—	—
	к.	—	—		—	—	—	—		—	—	—	—		
Лисичанс.	н.	—	185,6	290,5	478,2	290,7	249,0	457,8	507,0		—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	—	—	—		—			—	—	—	—
Любимовк.	н.	—	—	—	—	—		—	144,0	311,0		—	—	—	—
	к.		—			—	—		—					—	—
Бутурлин.	н.	—	—	—	—	—	—	102,4	100,0	110,0	123,0	117,0	110,5		
	к.	—	—	—				—	—		—	—	—	—	
Новочерк.	н.	—	—	—		—	—				—		—	—	—
	к.	45,0	54,1	62,1	61,2	65,4	57,6	66,4	73,0	69,0	81,0	81,0	74,1	65,9	—
Харьковъ	н.	—	—	—	—		—	—	—	—	—				—
	к.	—	—		23,5	20,4		67,7	87,0	79,0	75,0	78,0	67,3		
Ливны	н.	—	—	—	—		—	—		—	—	—	—	—	—
	к.	54,0	55,4	56,8	52,9	—	43,8	—	—	—	—	—	—	—	—
Луганскъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	—	—	33,8	42,8	—	57,4	59,0	75,0	—		—	—	—

Въ томъ числѣ изъ Царицына

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Урюпино	н.	111,4	129,4	136,4	108,0	84,9	114,0	35,0	64,0	77,0	66,0	70,0	62,4	88,2	74,1
	к.	54,8	63,4	61,7	34,2	21,5	47,7	48,4	33,0	26,0	23,0	21,0	30,9	39,3	31,0
Серебряк.	н.	226,5	204,1	187,0	94,4	260,0	194,4	272,6	350,0	308,0	309,0	287,0	305,3	219,8	377,9
	к.	41,1	37,2	45,9	43,1	36,6	40,8	36,7	39,0	39,0	72,0	47,0	46,7	43,8	12,5
Донская	н.	650,9	713,5	868,8	928,5	165,2	665,4	257,6	139,0	126,0	50,0	63,0	127,1	396,2	68,3
	к.	—	845,3	606,1	624,6	278,3	470,9	434,6	599,0	677,0	516,0	644,0	571,2	522,6	625,5
Раевская	н.	—	—	—	103,9	100,3	—	69,3	110,0	122,0	69,0	80,0	90,1		72,8
	к.	—	—				—	—	—	—	—	—		—	—
Лисичанс.	н.		18,9	0,6		—	—	—	343,0		—	—		—	—
	к.	—			—	—	—	—	—				—	—	—
Любимовк.	н.	—	—						144,0	335,0	—				
	к.	—			—	—			—	—	—	—	—	—	—
Бутурлин.	н.	—						102,4	100,0	110,0	123,0	117,0	110,5	—	121,6
	к.	—					—	—	—	—		—	—		—
Новочерк.	н.	—		—		—	—				—			—	
	к.	13,4	7,3		1,8			—	—	37,0	10,0		—		11,5
Харьковъ	н.					—			—		—	—		—	—
	к.			—	21,3	20,4		65,1	85,0	71,0	75,0	73,0	73,8	—	100,3
Ливны	н.	—			—				—	—					
	к.	50,0	54,0	54,8	52,9		42,3	—		—	—	—		—	—
Луганскъ	н.		—						—			—			—
	к.	—			0,6	0,6	—		3,0	31,0			—		—

Юго-Западныя ж. д.

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Отправлено со всѣхъ станцій													
Одесса	н.	—	—	—	—	84,1		171,4	260,0	331,0	229,0	52,0	269,9	—	—
	к.	—	—		—	—								—	
Кіевъ	н.	37,2	99,3	147,0	127,4	136,8	109,5	152,5	136,0	143,0	250,0	362,0	208,7	159,1	—
	к.	273,0	419,9	322,8	354,5	328,7	339,8	297,1	179,0	465,0	530,0	527,0	16,0	192,9	
Бѣлая церковь	н.	—	—	—	—	—	—					—		—	
	к.	—	85,2	—	92,6	89,9		97,9	97,0	97,0	96,0	109,0	—	—	
Черкассы	н.	—	—	—	—	—	—		—			—			—
	к.	—	55,8	—	55,6	55,0		52,0	56,0	69,0	58,0		47,0		—
Винница	н.	—	—	—	—		—				—			—	
	к.	45,7	49,1	55,0	41,0	44,4	47,0	47,9	50,0	50,0	51,0	49,0	49,6	48,3	—
Бердичевъ	н.	—	—	—	—	—			—						—
	к.	120,3	162,3	148,6	170,2	172,2	154,7	223,1	236,0	280,0	312,0	291,0	275,0	211,9	—
Калиновка	н.	—	—	—										—	—
	к.	26,3	26,0	28,2	24,6	25,9	26,2	26,3	29,0	31,0	50,0	58,0	39,5	32,9	
Полонное	н.	—	—	—	—										
	к.	58,3	74,6	81,6	60,1	43,3	64,2	34,9	34,0	38,0	33,0	16,0	37,2	50,7	
Кременецъ	н.	—	—	—		—				—	—		—		
	к.	—	—		30,3	37,2		38,7	37,0	40,0	50,0	32,0	39,5		
Брестъ	н.	—	—	—	—	—									
	к.	67,3	56,2	71,0	56,2	70,7	64,2	74,5	79,0	89,0	99,0	115,0	91,3	77,8	
Луцкъ	н.			—	—					—			—	—	
	к.	19,4	31,8	35,3	31,5	37,6	31,1	39,5	42,0	42,0	17,0	61,0	16,9	39,0	
Граево	н.		—	—	—							—	—		
	к.	60,1	56,6	57,4	55,9	67,4	59,5	36,7	30,0	33,0	22,0	21,0	28,5	44,0	

Станціи назначенія		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
		Въ томъ числѣ изъ Одессы													
Одесса	н.		—	—	—	83,3	—	154,4	260,0	321,0	214,0	27,0	165,0	—	—
	к.	—	—		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—
Кіевъ	н.		—	—	—	0,8	—	0,6	—	—	—	—	—	—	—
	к.	39,7	144,6	92,9	8,9	25,0	62,2	21,2	25,0	75,0	—	9,0	26,0	44,1	
Бѣлая церковь	н.		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—
	к.		65,5	—	58,5	78,1	—	87,1	79,0	83,0	71,0	92,0	83,0	—	—
Черкассы	н.	—	—		—	—	—	—		—	—			—	—
	к.	—	7,4	—	—	6,1	—	11,2	10,0	5,0	—				—
Винница	н.		—	—	—		—	—	—	—		—	—		—
	к.	44,0	42,5	45,1	32,9	39,9	40,9	33,5	34,0	32,0	43,0	45,0	37,5	39,2	—
Бердичевъ	н.			—	—	—	—				—	—	—	—	
	к.	109,4	162,3	111,8	119,3	166,3	139,8	195,3	141,0	187,0	221,0	132,0	176,5	158,2	—
Калиновка	н.		—			—					—		—	—	—
	к.	24,8	23,8	27,4	24,6	25,7	25,3	26,2	23,0	28,0	45,0	58,0	36,0	30,7	—
Полонное	н.						—	—	—		—	—	—	—	—
	к.	58,4	74,6	83,4	45,3	43,1	60,9	31,9	26,0	36,0	30,0	43,0	34,0	47,5	—
Кременецъ	н.					—	—		—	—	—	—	—	—	—
	к.		—		23,0	37,2		32,8	29,0	34,0	41,0	30,0	33,1	—	
Брестъ	н.	—	—		—		—	—	—	—		—	—	—	—
	к.	18,9	14,7	14,8	12,2	38,0	19,7	28,4	31,0	42,0	3,0	59,0	32,7	26,2	—
Луцкъ	н.	—		—		—	—	—	—	—	—		—	—	—
	к.	19,4	30,6	34,5	21,2	37,6	29,3	39,5	39,0	39,0	32,0	58,0	41,5	35,4	—
Граево	н.	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	26,8	22,0	7,3	16,6	9,4	16,4	1,6	5,0	5,0	6,0	13,0	6,1	11,3	—

Юго-Западныя ж. д.

Отправлено со всѣхъ станцій

Станціи назначенія / Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Голта	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	13,6	26,5	39,0	33,8	31,5	28,9	38,2	44,0	41,5	40,0	55,0	43,6	36,3	—
Тирасполь	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	43,4	54,8	47,5	52,7	42,7	48,2	51,9	42,0	39,0	49,0	51,0	46,6	47,4	—
Бендеры	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	32,8	34,3	40,9	32,3	35,3	35,2	42,4	47,0	55,0	50,0	53,0	49,5	42,4	—
Кишиневъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	144,3	156,6	225,8	146,5	171,6	169,0	174,5	185,0	183,0	207,0	258,0	201,5	185,3	
Бѣльцы	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.		39,3	44,0	53,9	58,7	39,2	57,5	66,0	67,0	65,0	80,0	57,1	53,2	
Ларга	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к	—	41,7	40,4	51,2	48,4	36,3	49,2	51,0	48,0	52,0	58,0	51,6	44,0	—
Умань	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	54,7	55,8	50,6	49,8	72,1	56,6	75,7	73,0	67,0	81,0	95,0	78,3	67,5	
Деражная	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	44,7	44,0	48,5	50,2	60,3	49,5	37,6	41,0	29,0	29,0	33,0	34,5	42,0	—
Проскуровъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	127,7	104,6	97,5	88,1	106,0	104,8	154,9	157,0	186,0	195,0	209,0	180,4	142,6	
Могилевъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	69,2	44,5	36,6	40,0	55,0	49,1	53,6	49,0	49,0	49,0	61,0	52,3	50,7	
Фастовъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	43,2	38,0	41,8	41,0	47,0	42,2	52,9	58,0	62,0	35,0	38,0	49,1	45,7	

Въ томъ числѣ изъ Одессы

Станціи назначенія / Годы		1893	1894	1895	1896	1897	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1893-1897 г.	1898	1899	1900	1901	1902	Сред. ежег. за пятилѣтіе 1898-1902 г.	Сред. ежег. за десятил. 1893-1902 г.	1903
Голта	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	13,5	18,8	21,6	15,8	27,8	20,0	23,6	31,0	26,0	28,0	34,0	28,5	24,3	
Тирасполь	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	43,4	54,8	47,5	52,7	42,7	48,2	51,9	37,6	35,0	49,0	51,0	44,8	46,5	—
Бендеры	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	32,8	34,3	40,0	32,3	35,8	35,2	42,4	41,0	40,0	50,0	83,0	45,3	40,3	—
Кишиневъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	143,8	155,6	218,6	143,6	170,3	166,4	165,5	148,0	139,0	190,0	257,0	179,9	173,1	—
Бѣльцы	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	—	33,3	42,7	41,7	57,5	35,0	56,7	59,0	67,0	63,0	71,0	63,3	49,2	—
Ларга	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к		41,7	40,4	45,6	45,6	34,3	49,2	45,0	46,0	48,0	56,6	48,9	41,6	—
Умань	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	52,9	55,8	50,6	44,9	71,1	55,1	69,7	67,0	56,0	53,0	89,0	66,9	61,0	—
Деражная	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	44,7	44,0	46,0	50,2	60,0	50,0	37,6	41,0	29,0	27,0	33,0	33,5	41,8	—
Проскуровъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	123,0	96,9	81,8	76,8	104,9	97,3	129,7	127,0	174,0	172,0	202,0	161,3	129,3	—
Могилевъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	67,0	43,1	37,8	31,3	51,2	57,3	53,4	45,0	47,0	46,0	58,0	49,9	53,6	—
Фастовъ	н.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	к.	43,2	38,0	41,8	41,0	46,3	42,1	28,7	40,0	49,0	20,0	29,0	33,3	37,7	—

Приложеніе № 16.

Свѣдѣнія о количествѣ груза, подвезеннаго на пристани Окскаго бассейна.

Названіе пристаней	Разстоянія верст.	Въ 1902 году		Въ 1903 году	
		Нефти	Керосина	Нефти	Керосина
На р. Окѣ:					
Орловская	—	—	—	—	—
Бѣлевская	133	—	—	—	—
Лихвинская	177	—	—	—	—
Калужская	257	—	—	—	—
Алексинская	318	—	—	—	—
Тарусская	351	—	—	—	—
Серпуховская	377	—	—	—	—
Каширская	422	—	—	—	—
Озерская	451	100.000	—	100.000	—

Названіе пристаней	Разстоянія верст.	Въ 1902 году		Въ 1903 году	
		Нефти	Керосина	Нефти	Керосина
Коломенская (Щуровская)	488	90.000	—	90.000	—
Дѣдиновская	511	—	—	—	—
Ловецкая	526	—	—	—	—
Бѣлоомутская	539	—	—	—	—
Вакинская	560	—	—	—	—
Коростовская	613	—	—	—	—
Рязанская	633	13.157.000	177.000	13.482.447	77.483
Льговская	651	—	—	—	—
Спасская	715	—	—	—	31.000
Киструсская	734		—	—	—
Шиловская	775	160.000	63.723	56.673	12.000
Тырновская	798	—	—	—	—

Названіе пристаней	Разстоянія верст.	Въ 1902 году		Въ 1903 году	
		Нефти	Керосина	Нефти	Керосина
Копановская	814	60.000	—	60.000	—
Забѣлинская	890	—	—	—	—
Касимовская	911	225.000	—	168.000	69.000
Починки	947	—	—	—	—
Ватажка	975	—	—	—	—
Елатомская	1.006	—	—	—	—
Дмитріевы-Горы	1.035	—	—	—	—
Ляховская	1.053	—	—	—	—
Досчатое	1.070	480.000	—	837.598	—
Ока-Липня	1.085	575.000	—	288.415	—
Муромская	1.095	—	—	—	3.250
Александровская	1.131	—	—	—	—
Жайская	1.148	—	—	—	7.000
Варижская	1.174	—	—	—	—
Павловская	1.183	—	—	—	30.000

Названіе пристаней	Разстоянія верст.	Въ 1902 году		Въ 1903 году	
		Нефти	Керосина	Нефти	Керосина
Горбатовская	1.213	—	—	—	—
Передѣльновская	1.225	—	—	—	—
Рѣшетихинская	1.228	—	—	—	—
Желнинская	1.234	—	—	—	—
Хабаровская	1.238	—	—	—	—
Чернорѣченскій зат.	1.244	295.000	—	—	—
Дуденевская	1.246	—	—	—	—
Доскинская	1.261	720.000	—	726.000	—
Новинская	1.267	—	—	—	—
На р. Клязьмѣ:	До устья 398 верс.				
1. Орѣховская		—	—	—	—
2. Покровская		—	—	—	—
3. Собинская		—	—	—	—
4. Владимирская		—	—	—	—

Названіе пристаней	Разстоянія верст.	Въ 1902 году		Въ 1903 году	
		Нефти	Керосина	Нефти	Керосина
5. Лемешенская	До устья 398 верстъ	—	—	—	—
6. Спасъ-Кергалищи		—	—	—	—
7. Пенкинская		—	—	—	—
8. Ковровская		183.980	—	113.825	—
9. Якимовская		—	—	—	—
10. Вѣнецкая		—	—	—	—
11. Кисаровская		—	—	—	—
12. Холуйская		—	—	—	—
13. Балинская		—	—	—	—
14. Глушицкая		—	—	—	—
15. Пустынская		—	—	—	—
16. Рыльская		—	—	—	—
17. Мстерская		—	—	—	—
18. Вязниковская		—	—	—	—
19. Олтушевская		—	—	—	—

Названіе пристаней	Разстоянія верст.	Въ 1902 году		Въ 1903 году	
		Нефти	Керосина	Нефти	Керосина
20. Перовская	До устья 398 верс.	—	—	—	—
21. Мисюровская		—	—	—	—
22. Гороховецкая		—	—	—	—
23. Мячковская		—	—	—	—
24. Галицкая		—	—	—	—
25. Овинщинская		573.000	—	376.069	—
На р. Тезъ:					
Шуйская	*) 84	226.000	—	228.000	14.000
На р. Москвѣ:					
1. Московская	0	385.000	921.000	150.000	860.553
2. Николо-Перервин.	17	—	—	—	—
3. Николо-Угрѣшск.	37	—	—	—	—
4. Мячковская	51	135.000	—	130.000	—
5. Бронницкая	93	—	—	—	—
6. Фаустовская	116	—	—	—	—
7. Коломенская	165	217.000	250.000	783.000	186.494

*) Рѣка Теза (шлюзованая) 84 версты, впадаетъ въ рѣку Клязьму на 116 верстѣ.

